Operationen über See.

Eine Studie

von

Freiherr von Edelsheim,
Oberleutnant im 2. Garde-Ulanen-Regiment,
commandirt zur Dienstleistung im Grossen Generalstabe.

In this pamphlet von Edelsheim [illegible] Germany possible attack on the U.S.A.

BERLIN 1901.

Verlag von R. Eisenschmidt,
Verlagshandlung für Militärwissenschaft.
Im Offizier-Verein.

S. E. Morison,
Cambridge

Inhaltsverzeichniss.

Vorwort.

Aufgabe dieser Schrift soll es sein, den Werth von Operationen über See für die moderne Kriegführung darzuthun, die hauptsächlichen Erfordernisse für ihre Durchführung festzustellen, die Machtmittel, über welche Deutschland zu solchen Unternehmungen verfügt, zu würdigen und so weitere Kreise an dem Studium dieser für unser Vaterland hochwichtigen Frage zu interessiren.

Der Verfasser.

Einleitung.

Die vier letzten Kriege haben uns die Verhältnisse der Operationen über See und des Landungskrieges nahe gerückt. Der Krieg zwischen Japan und China, zwischen Amerika und Spanien, zwischen England und Transvaal, endlich die chinesische Expedition haben Truppentransporte über See im grossen Stil gezeigt. Während Moltke noch Landungen und Operationen mit gelandeten Truppen als Unternehmungen von untergeordneter Bedeutung bezeichnete, wird die Heeresleitung künftiger Zeit das Vorbereiten und Leiten von Kriegen über See zu ihren wichtigen Aufgaben zählen müssen. Es giebt keinen Staat der Welt, welcher zu solchen Unternehmungen des Landungskrieges bessere Kräfte, gewaltigere Mittel vereinigte, als Deutschland. Denn einmal wird die Güte und Schlagfertigkeit unserer Armee und die Schnelligkeit, mit der wir bedeutende Truppenmassen mobilisiren können, von keiner anderen Grossmacht erreicht; zum Anderen verfügt Deutschland über die zweitgrösste Handelsflotte der Welt und hat in den schnellen, grossen Dampfern seiner Schifffahrtsgesellschaften eine vorzügliche Transportflotte, deren Güte auch von England nicht übertroffen wird; schliesslich ermöglicht die Verstärkung und Verbesserung, welche unsere Kriegsflotte gegenwärtig erfährt, den Truppentransporten über See eine erhöhte Sicherheit zu gewähren. Diese für Deutschlands Macht besonders günstigen Faktoren öffnen unserer Weltpolitik ein weites Feld und ermöglichen uns, auch in dieser

Richtung starke Streitkräfte für des Reiches Grösse nutzbar zu machen und durch Bethätigung deutscher Kraftentfaltung über die Meere uns in der Welt die gefürchtete und geachtete Stellung zu erstreiten, welche uns die Siege der letzten Decennien in Mitteleuropa erworben haben.

Einen ferneren Antrieb in dieser Richtung giebt der Umstand, dass unsere Kriegsflotte in der nächsten Zeit nicht in ihrer Entwickelung eine derartige Höhe erreichen kann, dass sie im Stande wäre, allein alle durch eine thatkräftige Weltpolitik für uns möglicherweise entstehenden Aufgaben zu lösen. Dies lässt wünschenswerth erscheinen, die Kräfte unseres Heeres auch über das Meer solchen Staaten sichtbar und fühlbar zu machen, welche, in der Idee ihrer Unerreichbarkeit für uns, Deutschland bisher als weniger zu respektirenden Staat angesehen haben. So müssen wir neben Landungsoperationen in Verbindung mit Landkriegen auch Operationen gegen Staaten ins Auge fassen, welche nur über See zu erreichen sind. Diese Operationen über See werden je nach ihrem Umfang und Zweck eine Stufenleiter bilden vom Kampf der Nationen um ihre vitalsten Interessen bis zu kleinen Unternehmungen, welche gewaltsamen Gebietserwerbungen, Strafexpeditionen oder anderen kolonialen Bedürfnissen dienen. Allen aber drückt der Transport über See ein eigenes Gepräge auf, welches die Bedingungen des Landkrieges variirt und besondere Anforderungen für die Vorbereitung und Durchführung stellt. Diese für Deutschland zumeist neuen Aufgaben sollen im Nachfolgenden erörtert werden.

A. Theoretische Betrachtungen.

I. Grundsätze für Operationen über See.

Erst seit in den letzten Decennien der Dampf die Segelschiffahrt auch aus dem Handelsverkehr fast verdrängt hat, ist Zahl und Grösse der Dampfer so gewachsen, dass sie uns die Möglichkeit bieten, den Transport grösserer Truppenmassen über See ausschliesslich auf ihnen zu bewirken. Wegen der grösseren Unabhängigkeit ihrer Bewegung gestatten sie, bestimmtere Pläne auf sie zu gründen und zum Theil neue Grundsätze für die Durchführung von Operationen über See aufzustellen.

Die Hauptschwierigkeit aller Operationen über See bildet der Umstand, dass bei ihnen See- und Landstreitkräfte kombinirt werden müssen. Die hieraus entstehenden Reibungen können nur dann leicht überwunden werden, wenn Heer und Flotte schon in Friedenszeit mit ihren gegenseitigen Erfordernissen bekannt geworden sind und alle Einzelheiten des Zusammenwirkens vorher festgestellt, erprobt und eingeübt wurden. Dies ergiebt die grundsätzliche Forderung, dass man Operationen über See nicht improvisiren soll, weil sie nur dann Aussicht auf Gelingen haben, wenn für das Funktioniren ihres komplizirten Mechanismus bis in die Einzelheiten vorher gesorgt worden ist.

Die Möglichkeit der Ausnutzung günstiger Situationen und Zeiten zu Operationen über See ist eine der wichtigsten Bedingungen für den Erfolg. Wenn die Landung für den

Gegner überraschend durchgeführt wird, so wird es auch einem starken Vertheidiger kaum gelingen, rechtzeitig genügende Kräfte zu konzentriren, und der Invasion entgegenzustellen. Die Vorbereitung der Landungsoperation muss daher in Friedenszeit so weit gefördert werden, dass im Kriegsfalle die Schnelligkeit der Mobilmachung und des Transportes diesen Vortheil der Ueberraschung sichert. Wie schwierig und umfassend diese Arbeit ist, beweist schon der ausserordentliche Zeitaufwand, welcher für die Vorbereitungen der Vereinigten Staaten bei der Expedition nach Cuba und Englands bei den ersten Truppentransporten nach Südafrika erforderlich war. Unsere Chinatransporte haben, da sie successive durchgeführt wurden, dieses Erforderniss nicht so in die Erscheinung treten lassen.

Das Ziel der Operation muss mit allen Mitteln geheim gehalten werden, und man wird versuchen, den Gegner wenigstens über den Zweck der ersten Vorbereitungen zu täuschen. Napoleons Zug nach Aegypten und die Art, wie er begonnen wurde, bieten hierfür noch heute ein mustergültiges Beispiel.

Eine Landungsoperation an einer feindlichen Küste ist überhaupt nur möglich, wenn man die Uebermacht über diejenigen Seestreitkräfte hat, welche der Gegner im entscheidenden Augenblick zur Stelle bringen und der Landung entgegenstellen kann. Nach erfolgter Landung jedoch nützt dem Vertheidiger selbst eine siegreiche Seeschlacht nichts mehr, falls er nicht über genügende Landstreitkräfte verfügt, um die Invasion mit Erfolg zu bekämpfen. Es ist deshalb ein unabweisbares Erforderniss, die Stärke unserer deutschen Kriegsflotte mindestens soweit zu entwickeln, dass sie den Truppen die Möglichkeit der Ueberfahrt sichert, dass sie also den Theil der feindlichen Seemacht, welche der Gegner zur Zeit der beabsichtigten Landungsoperation gegen diese verwendungsbereit zur Stelle hat, zu schlagen oder im Schach zu halten im Stande

ist. Um den Weg für den Seetransport der Truppen frei zu machen, wird daher meist eine Operation der Flotte diesem vorausgehen und mit der Möglichkeit gerechnet werden müssen, dass, wenn die Seeoperation ungünstig verläuft, die Landungsoperation überhaupt nicht durchgeführt werden kann. Hieraus ergiebt sich der Grundsatz, zunächst alle irgend verfügbaren Kriegsschiffe zu der Operation über See zu verwenden, theils in der Schlachtflotte, die die Ueberfahrt der Truppen eventuell erkämpfen muss, theils in der die Transportflotte unmittelbar bewachenden Eskorte. Da Kriegsschiffe kämpfen müssen, so ist der Truppentransport auf ihnen grundsätzlich zu verwerfen, denn die zu transportirenden Truppen beschränken in hohem Grade den Gefechtswerth der Kriegsschiffe. So hat zum Beispiel der französische Admiral Ganthaume 1801 trotz seiner überlegenen Kriegsflotte vor der englischen Flotte des Generals Warren nach Toulon zurückweichen müssen, weil durch die Beladung seiner Kriegsschiffe mit Landungstruppen deren Gefechtswerth wesentlich gelitten hatte.

Als Truppen-Transportschiffe kommen nur noch Dampfer in Betracht und zwar möglichst grosse, da diese nicht nur absolut, sondern auch relativ mehr Truppen laden können wie kleine, meist einen grösseren Aktionsradius besitzen und wegen der geringeren dann erforderlichen Zahl weniger eskortirende Kriegsschiffe benöthigen. Es bleiben mithin für die Schlachtflotte mehr Kräfte disponibel, was bei einer kleinen Kriegsflotte, wie der unseren, von besonderem Werthe ist.

Die Stärke der Transportflotte hängt einmal von der Stärkebemessung der Landungstruppe, zum anderen von der Zahl der vor Beginn der Operation disponibelen, zum Truppentransport geeigneten Dampfer ab. Die Beladungsfähigkeit der Schiffe ist je nach der Dauer des Seetransports verschieden, da man bei einer kurzen Seereise Alles wesentlich enger unterbringen kann als bei einer langen. Unter Umständen wird man auf kürzere Entfernungen die Transportflotte zwei-

mal fahren lassen können, doch soll im Allgemeinen grundsätzlich angestrebt werden, den Hauptheil der Expeditionstruppe im ersten Transport zu befördern, um nicht unzureichende Kräfte an der feindlichen Küste zu landen. Ein wesentlicher Mangel an Transportschiffen in den eigenen Häfen wird daher zum Abstehen von einer Operation über See veranlassen müssen. Denn schwache Landungsdetachements haben wenig Offensivkraft und einen sehr beschränkten Operationsbereich, erzielen daher geringen Erfolg und drücken den Werth des ganzen Unternehmens unverhältnissmässig herunter. Die zu landenden Truppen müssen grundsätzlich so stark bemessen werden, dass sie dem ihnen voraussichtlich zunächst entgegentretenden Feind überlegen sind und eine Offensive durchführen können. Hierzu ist nicht nur eine ausreichende Zahl erforderlich, sondern vor allem muss die Landungstruppe einen möglichst hohen Gefechtswerth haben. Dieses Erforderniss an Gefechtswerth bedingt die ausschliessliche Mitnahme gut ausgebildeter Mannschaften und diensterfahrener Chargen, auf deren volle Leistungsfähigkeit vom ersten Augenblicke an gerechnet werden kann, da die meist unmittelbar nach der Landung beginnende Operation ein allmähliches Einarbeiten unfertiger Rekruten oder des Dienstes nicht mehr gewohnter Landwehrleute ausschliesst. Zum Anderen bedingt der erforderliche Gefechtswerth die Kombinirung aller Waffen. Hierbei bildet eine wesentliche Schwierigkeit der Transport der Pferde, sowie deren Ausschiffung, sowie die des schweren Materials, namentlich wenn an offener Küste gelandet werden muss. Dies hat bisher in fast allen Fällen dazu geführt, Kavallerie und Artillerie auf ein zu geringes Mass zu beschränken. Das Fehlen der Kavallerie rächt sich naturgemäss schwer bei den folgenden Landoperationen, bei welchen ausgiebige Aufklärung für den schnellen Fortgang der Offensive und für ihren schliesslichen Erfolg Bedingung ist. In ähnlicher Weise gilt dies von der Feld- und schweren Artillerie, welcher bei Landungsoperationen

eine besonders wichtige Rolle zufällt; denn einerseits wird sie bei genügender Stärke den Angriff und die schnelle Einnahme von Befestigungen ermöglichen, andererseits schafft sie in der Feldschlacht schneller das Uebergewicht und verhütet durch gute Vorbereitung des Infanterieangriffs übermässige Verluste der Landungsinfanterie, welche in diesem Falle schwer zu ersetzen sind. Im Krimkriege ist Marschall St. Arnault durch den Mangel an Kavallerie und Artillerie bei den französischen Truppen an der Verfolgung der geschlagenen Russen verhindert worden; er hatte nur etwa 100 Reiter zur Disposition und seine Geschütze waren, weil nur mit 4 Pferden bespannt, in ihrer Bewegungsfähigkeit in hohem Grado beeinträchtigt. Die Schwierigkeiten des Transportes grösserer Kavallerie- und Artillerieabtheilungen müssen und können durch die moderne Technik überwunden werden.

Wenn nun auch der Umfang unserer Handelsflotte uns ermöglicht, eine bedeutende Truppenzahl selbst auf grosse Entfernungen zu befördern, und der hohe Gefechtswerth unserer Truppen sie allen Gegnern qualitativ überlegen macht, so legt uns doch die politische Lage eine Beschränkung auf, indem grundsätzlich die zu entsendenden Truppen nur so stark bemessen werden dürfen, als Streitkräfte ohne Gefährdung der Sicherheit des Heimathlandes entbehrt werden können.

Die Leitung der gesammten Operation über See wird in der Regel besser einem Armeeoffizier als einem Marineoffizier zu übertragen sein, denn das Wesentliche der Unternehmung bildet die Operation der gelandeten Truppen in Feindesland, und alle Massnahmen, auch die der Flotte, müssen diesem Zwecke dienen. Grundsätzlich wird also diesem Führer das Oberkommando über die Transportflotte und das eskortirende Geschwader zufallen müssen, denn der kritische Moment ist der des Ausschiffens der Truppe, und in diesem Augenblick einen Kommandowechsel eintreten zu lassen, erscheint mehr als bedenklich. Bei uns ist der Oberkommandirende der

Truppen während der Seefahrt dem Chef des eskortirenden Geschwaders unterstellt, eine Bestimmung, deren Nachtheil die Kriegsgeschichte unzweifelhaft gelehrt hat. Denn mehrfach sind Operationen über See daran gescheitert, dass der kommandirende Admiral sich im Hinblick auf die wenig günstigen maritimen Verhältnisse von einer schleunigen Landung hat abhalten lassen und mittlerweile die vorher günstige militärische Situation sich änderte. Andererseits liess Napoleon I. gegen den Rath seines Admirals die Truppen in Aegypten sofort ausschiffen und bewahrte sie nur dadurch davor, das Schicksal der Flotte zu theilen. Auch nach erfolgter Landung kann es nöthig erscheinen, die Transportflotte mit der Eskorte und sogar unter Umständen die Schlachtflotte dem Oberkommandirenden der gelandeten Truppen zu unterstellen, wenn eine Verlegung der Operationsbasis oder ein Wechsel des Kriegstheaters erforderlich wird, oder wenn eine unmittelbare Kooperation der Land- und Seestreitkräfte an der Küste erfolgen soll. Für die seetechnischen Fragen werden dem Oberkommandirenden dann Admiralstabsoffiziere zuzutheilen sein. Bei gemeinschaftlichem Angriff auf eine Küstenstadt ist die Nothwendigkeit einheitlicher Leitung sofort einleuchtend, aber auch bei einer Operation längs der Küste oder einem Gefecht an derselben ist sie erforderlich; so hat es sich z. B. in der Schlacht an der Alma als nachtheilig erwiesen, dass das Eingreifen der Flotte auf dem ans Meer gelehnten Flügel nicht durch den Oberbefehlshaber der Truppen zeitlich geregelt und mit dem Angriff an Land in Uebereinstimmung gebracht worden war.

II. Durchführung von Seetransporten.

Vorbereitungen im Frieden.

Vorbereitungen im Frieden müssen für alle wahrscheinlichen Operationen in grösserem oder geringerem Umfang gemacht werden. Diese Vorbereitungen umfassen zunächst das Aufstellen von Operationsplänen unter Erwägung der politischen und militärischen Verhältnisse. Denn da die Landungsoperationen über das Meer, also über internationales Gebiet führen und während des Transportes gegen alle Störungen in hohem Grade empfindlich sind, so muss solchen Möglichkeiten schon in den vorbereitenden Massnahmen vermehrt Rechnung getragen werden.

Die nöthigen Unterlagen für die Operationspläne werden vor Allem durch eingehende Erkundungen in den betreffenden Ländern, sowohl für die Landung, als auch für die Operationen an Land gewonnen werden. Während erstere Erkundungen hauptsächlich durch Marineoffiziere zu bewirken sind, werden letztere nur durch Armeeoffiziere ausgeführt werden können. Die Erkundungen der Marine werden sich im Wesentlichen erstrecken:

1. auf die Feststellung der erforderlichen Seestreitkräfte zum Schutze der Transportflotte und auf die Frage, ob die rückwärtigen Verbindungen nach unseren Häfen aufrechterhalten werden können und wie deren Schutz zu bewirken ist;

2. auf die Feststellung der für eine Landung geeigneten Stellen an der betreffenden Küste und des Einflusses von Ebbe, Fluth und Witterung auf die Wassertiefen und den Seegang an den Ankerplätzen;

3. auf die Rekognoscirung aller Hafenverhältnisse an der für die Landung bestimmten Küste mit den vorhandenen Ausladeeinrichtungen oder der Möglichkeit, solche zu improvisiren, den Angaben über Zahl, Grösse und Tiefgang der Schiffe, welche in den Häfen Aufnahme finden können, und der Möglichkeit, den Aufenthalt in diesen durch Absperrung nach der Land- und Seeseite hin zu sichern; schliesslich

4. auf die Rekognoscirung der feindlichen Küstenbefestigungen und Feststellung der zu ihrer Bekämpfung erforderlichen Kräfte.

Die Erkundungen durch die Armeeoffiziere betreffen hauptsächlich:

1. das eventuell vorhandene örtliche Operationsziel, oder das Operationsgebiet mit den durch dieses heranführenden Kommunikationen und den darin befindlichen Hindernissen.

2. die Schätzung der Truppenstärken, welche der Gegner bei der Landung oder auf dem Wege zum Operationsziel der Invasion rechtzeitig entgegen zu stellen im Stande ist, und

3. die Hülfsmittel, welche die Invasion aus dem Operationsgebiet ziehen kann, und das, was die lokalen Verhältnisse des letzteren hinsichtlich Klima, Wasserversorgung und dergleichen an Ausrüstung des Invasionsheeres bedingen.

Alle diese Feststellungen werden zu verschiedenen Jahreszeiten verschiedene Werthe ergeben und uns vielleicht veranlassen müssen, die für den Kriegsfall getroffenen Dispositionen je nach der Jahreszeit zu ändern. Auf Grund von solchen Rekognoscirungen, ergänzt durch ein gut entwickeltes Nachrichtenwesen und durch Feststellung der unsererseits für Ope-

rationen über See verwendbaren Streitkräfte, des Fassungsvermögens der voraussichtlich zu Gebote stehenden Transportflotte und der Zeit, welche Versammlung, Verschiffung und Seereise in Anspruch nehmen, werden sich Operationspläne in grossen Zügen entwerfen lassen. Auch wird es möglich sein, kurze Beschreibungen der für die Operationen in Betracht kommenden Landstriche, sowie das nothwendige Kartenmaterial vorzubereiten.

Die je nach Umfang der Operation erforderlichen Truppen werden von solchen Armeekorps zu stellen sein, welche nahe der Küste liegen und so eine schnelle Ueberführung nach den Einladehäfen ermöglichen.

Wenn wir uns bei der chinesischen Expedition, um der Armee im Heimathlande in so gespannter politischer Lage keinen wesentlichen Gefechtskörper zu entziehen, mit der Aufstellung ganz neuer Formationen geholfen haben, so wird dies in der Regel nicht angängig sein. Ein solches Verfahren erfordert zu viel Zeit, die so entstandenen Truppenkörper entbehren anfänglich des nöthigen inneren Zusammenhaltes und sind weniger sicher in der Hand des Führers; auch ist die Aufstellung derartiger Neuformationen überhaupt nur in beschränktem Masse möglich. Geschlossene Friedensformationen, wie Divisionen oder Korps, auf Kriegsfuss zu bringen und zu Operationen über See zu verwenden, wird nur in wenigen Fällen möglich sein, zum Beispiel dann, wenn die Operation über See in Verbindung mit einem Landkriege unternommen wird, oder reichliche Zeit für die Vorbereitung der Expedition und für die Einübung der Kompletirungsmannschaften vorhanden ist. Ein Armeekorps wird aber zu jeder Jahreszeit, in der Operationen über See stattfinden können, in der Lage sein, nach Einziehung der jüngsten Reservisten-Jahrgänge eine kriegsstarke Division zusammenzustellen, ohne die zurückbleibenden Truppenkörper gänzlich zu desorganisiren. Jedenfalls muss letzteres Uebel, soweit es Platz greift, in Kauf ge-

nommen werden. Hinsichtlich solcher Operationen über See, welche Tropendienst-Tauglichkeit erfordern, werden schon im Frieden die geeigneten Offiziere und Mannschaften zu untersuchen und vorzumerken sein. Die Division wird auch für grosse Operationen über See die geeignete Einheit bilden und kann von dem Zusammenfassen in Armeekorps abgesehen werden. Es müssen aber diese Divisionen so ausgerüstet sein, dass sie gegebenen Falls selbständig operiren können. Hierzu ist ausser der Mitgabe von Kolonnen und Trains eine Verstärkung der Pioniere und des Brückentrains und die Zuweisung von schwerer Artillerie des Feldheeres, von Telegraphen- und Luftschiffer-Abtheilungen erforderlich. Diesen Formationen werden zum Theil schon während der Seefahrt wichtige Aufgaben zufallen.

Im Allgemeinen müssen diejenigen Truppen, welche für die Operationen über See in Aussicht genommen werden, hierzu besonders ausgebildetes und geübtes Personal haben. Zu diesem Zweck sollten alljährlich Verlade-, Transport- und Landungsübungen nicht nur für Fuss- und berittene Truppen, sondern auch für schwere Artillerie und das schwere Material in Häfen wie an offener Küste stattfinden, wozu sich für die nahe dem Meere garnisonirenden Truppentheile Gelegenheit bieten wird. Eine ausgedehnte Kommandirung von Offizieren und Unteroffizieren aus der Armee zu solchen Uebungen wird in verhältnissmässig kurzer Zeit eine genügende Zahl mit der Technik der Seetransporte vertrauter Chargen ergeben. Auch wird es möglich sein, gelegentlich solcher Uebungen die zumeist im Auslande gemachten Erfahrungen, auf welchen wir hierbei basiren müssen, selbst zu prüfen, unsern Verhältnissen anzupassen und zu ergänzen. Gelegentlich solcher Uebungen werden sich dann allgemeine Regeln feststellen lassen für die einfachsten Mittel zur Einrichtung eines Handelsschiffes für den Truppentransport, für einen Schiffsbelegungsplan mit praktischer Vertheilung der Ladungen im Raum, für das Einschiffen und Ausschiffen der Truppen und des Materials und die Konstruk-

tion von Hülfsmitteln hierzu, für Einrichtung von Fahrzeugen zur besonderen Verwendung als Pferdetransport-, Telegraphen- oder Ballonschiffe, sowie für Bordordnung und Regelung des Dienstes während des See-Truppentransportes. Für manche dieser Feststellungen wird schon der Transport unserer Truppen nach China die nöthigen Erfahrungen gebracht haben.

Genau so wie für jeden Landkrieg muss für Operationen über See ein detaillirter Mobilmachungsplan aufgestellt werden, der jedenfalls die Festsetzung der zu mobilisirenden Truppentheile, ihren Eisenbahntransport nach den Einladehäfen und die Vorbereitungen zur Verladung umfasst, um die möglichste Beschleunigung der Durchführung zu gewährleisten; denn, wie wir vorher gesehen haben, ist es vor Allem die überraschende Schnelligkeit der Durchführung, welche Erfolg verspricht. Da es sich bei dem beschränkteren Umfang von Truppentransporten über See meist nur um den Transport einer Division auf einer Bahnstrecke handeln wird, so werden die vorhandenen Linien, obwohl sie meist eingleisig sind, ausreichen. Die Nothwendigkeit leichter Umladung aus den Waggons auf die Schiffe wird aber an manchen Orten Vergrösserung der Bahnhof- und Quaianlagen fordern. Ferner müssen in den zur Einschiffung vorgesehenen Häfen verschiedenartige Depots errichtet und dauernd unterhalten werden. In diesen Depots soll vorbereitetes Einbaumaterial zur Einrichtung einer grösseren Zahl von Handelsdampfern zu Truppen-Transportschiffen nach einem allgemeinen, jedem Schiffe leicht anzupassenden Plan vorräthig gehalten werden. Zur Mitgabe für die eingerichteten Schiffe müssen in diesen Depots Ventilationsapparate, Ein- und Ausladevorrichtungen, wie Reservehebewerke, Brückenstege, grosse Boote und Prahme zum Laden des schweren Materials, sowie Dampfbeiboote gelagert werden, welche zur Ausrüstung eines Truppen-Transportschiffes unerlässlich sind und bei den meisten Handelsdampfern nur unzureichend oder gar nicht vorhanden sein werden. Auch kleine Kondensatoren für Trinkwasser-

bereitung und die kürzlich erfundenen Sauerstoffinhalatoren gegen Seekrankheit müssen in ausreichender Zahl vorräthig gehalten werden. Schliesslich empfiehlt sich, in einem dieser Depots eine Anzahl besonders leicht konstruirter Trainfahrzeuge für den Gebrauch in den Tropen oder unter sehr schwierigen Geländeverhältnissen bereit zu stellen. Ausser diesen Materialdepots müssen sich in allen Einladehäfen Proviant-, Futter- und Kohlenmagazine befinden. Der geringe Umfang des Transports nach China und die zum Theil reichlich verfügbare Zeit hat den hohen Werth dieser Vorbereitungen nicht genügend hervortreten lassen; es ist aber klar, dass, wenn innerhalb von wenigen Tagen über 100 Handelsdampfer mit solchen Einrichtungen versehen werden sollen, ein Herbeischaffen und Vorbereiten des Baumaterials zu viel Zeit in Anspruch nehmen würde, ganz abgesehen von dem Mangel an hierzu geübtem Arbeitspersonal.

Bei einer Verladung für weiten Transport können wir unsere grossen Häfen der Nord- und Ostsee gleichmässig ausnutzen, denn die Schnelligkeit der Verschiffung wird durch den grösseren Umfang der Einbauten ohnehin nicht eine so grosse sein können, wie für eine kurze Seereise. Bei letzterer dagegen bildet die Schnelligkeit das Hapterforderniss; hier müssen daher die Operationen nach Westen von unseren Nordseehäfen, die nach Osten von den Ostseehäfen ausgehen, um die Transportentfernungen auf eine möglichst kurze Strecke herabzumindern. Dieses hindert nicht, dass Transportschiffe aus den Ostseehäfen zur Einrichtung und Beladung durch den Kaiser Wilhelm-Kanal nach der Nordsee herangezogen werden und umgekehrt. Die Schiffe erst einzurichten und dann zur Beladung durch den Kaiser Wilhelm-Kanal zu führen, würde unnöthigen Zeitverlust im Gefolge haben, da Einrichtung und Beladung Hand in Hand gehen können und müssen. Diese Schiffe werden beim Heranziehen nach den Einladehäfen so vertheilt werden, wie es den zu verladenden Truppenzahlen

entspricht, und ist schon hierdurch ein gewisser Ausgleich des disponiblen Schiffsmaterials zwischen den Einladehäfen möglich.

Es empfiehlt sich nicht, unter Mitbenutzung unserer kleinen Hafenstädte in einer möglichst grossen Zahl von Häfen einzuladen, da hierdurch Uebersicht und Leitung zu sehr erschwert werden und viel nöthiges Material fehlen würde. Es ist vortheilhafter, wenige zur Verladung vorgesehene Häfen mit genügenden Anlagen auszustatten, so dass in jedem mindestens eine Division in 2 Tagen eingeladen werden kann.

Als Einladehäfen sind besonders geeignet in der Nordsee: Emden, Wilhelmshaven, Bremerhaven mit Bremen, Cuxhaven mit Hamburg und Glückstadt. Es ist schon darauf hingewiesen worden, dass diese Häfen einiger ergänzender Einrichtungen zum schnellen Verladen der Truppen und des Kriegsmaterials bedürfen und mit Depots und Magazinen versehen werden müssen.

Von diesen Häfen ist Bremerhaven mit seiner zweigleisigen Bahnverbindung, mit seinen ausgedehnten Werft- und Quaianlagen und den Beständen an Kohle und Proviant gegenwärtig am besten für Truppentransporte vorbereitet und hat dies auch bei der Verschiffung des ostasiatischen Korps bewiesen. Dieser Hafen wird für Truppenverladungen wohl in jeder Hinsicht auch künftig die erste Stelle einnehmen. In Bremerhaven—Bremen können ohne Schwierigkeiten zwei Divisionen und mehr verschifft werden.

Cuxhaven hat nur kleine Hafenanlagen, auch nur eine eingleisige Zufahrtsbahn; es gewinnt aber seine Bedeutung in der Verbindung mit Hamburg und wird, wenn es in geeigneter Weise zum Einladehafen eingerichtet wird, für bedeutende Truppentransporte genügen, denn Hamburgs vorzügliche Anlagen werden allen Anforderungen gerecht werden können. Auch in Cuxhaven—Hamburg wird es möglich sein, zwei Divisionen zu verladen.

Glückstadt eignet sich ganz besonders zum Einladehafen, da unsere grossen Vieh- und Pferdeexporte meist hier verschifft werden und dazu umfangreiche Verladeanlagen bestehen. Die kurze Bahnstrecke Elmshorn—Glückstadt würde zweigleisig auszubauen sich empfehlen, da dann auch dieser Hafen eine durchgehende zweigleisige Verbindung in die zurückliegenden Korpsbezirke hätte. In Glückstadt können eine Infanteriedivision und Theile einer Kavalleriedivision verladen werden.

In Wilhelmshaven sind zwar die Erfordernisse für einen Einladehafen zumeist schon vorhanden, doch ist es fraglich, ob in Anbetracht der gleichzeitigen Mobilmachung der Flotte, welche hier stattfinden muss, dieser Ort für die Einschiffung von Landungstruppen und für die Einrichtung von Transportdampfern überhaupt benutzt werden kann; jedenfalls würde dieses eine wesentliche Erweiterung der vorhandenen Hafenbauten erfordern. Auch die eingleisige Bahn, welche durch die erforderlichen Kohlentransporte an sich schon sehr in Anspruch genommen wird, müsste zur Ermöglichung gleichzeitiger Truppentransporte ein zweites Geleise erhalten.

Emden ist durch seine Lage in hohem Grade zum Einladehafen geeignet, doch müssen die vorhandenen Anlagen als ungenügend bezeichnet werden. Hier möchte sich ein Quaibau mit Zufuhrbahn und allen erforderlichen Anlagen an der sogenannten Knock empfehlen, um auch bei umfangreichen Truppenverladungen Wilhelmshaven nach Möglichkeit zu entlasten. Bei den gegenwärtigen Verhältnissen müsste versucht werden, Leer und Papenburg mit zur Einschiffung zu benutzen und an diesen drei Orten eine Division zu verladen.

In der Ostsee kommen in erster Linie die Häfen Pillau mit Königsberg, Neufahrwasser mit Danzig, Swinemünde mit Stettin, Warnemünde mit Rostock und Kiel für Truppenverladungen in Betracht. Eine wesentliche Erschwerung der Verhältnisse in der Ostsee bietet der Umstand, dass ausser Kiel kein Hafen genügende Tiefe besitzt, um die ganz grossen

Dampfer unserer Schifffahrtsgesellschaften aufzunehmen. Bei Danzig soll eine Vertiefung des Fahrwassers und Erweiterung der Quaianlagen schon geplant sein, was auch vom militärischen Standpunkte aus von hohem Werth wäre. Die Benutzung des Kieler Hafens wird daher zum Beladen der grossen Transportdampfer nicht umgangen werden können, obwohl hier dieselben Bedenken bestehen wie bei Wilhelmshaven, nämlich, dass vor allen Dingen die Mobilmachung der Flotte nicht verzögert werden darf. Es müssen daher in Kiel die Quaianlagen derartig erweitert werden, dass der Hafen den Anforderungen der Kriegs- und der Transportflotte gleichzeitig und voll genügen kann. Auch Pillau und Swinewünde werden einer Erweiterung ihrer sehr geringen Quaianlagen bedürfen. Dagegen werden die grossen Schiffswerften in Danzig, Stettin und Kiel die für den Truppentransport nöthigen Einbauten in kürzester Zeit auszuführen im Stande sein, wenn die Depots für Einbaumaterial und die oben angeführten Magazine in erforderlichem Umfang angelegt sind.

Zu den wichtigsten Vorbereitungen für Operationen über See gehört die Schiffskontrolle, denn der zufällige Mangel genügender Schiffe im geeigneten Moment kann eine Operation über See einfach ausschliessen. Schon das Fehlen geordneter Dispositionen und Vereinbarungen im Frieden verursacht grosse Verzögerungen in der Durchführung der Operation und giebt dem Feinde Zeit, Gegenmassregeln zu treffen. Selbst England konnte zu Beginn des Burenkrieges mangels solcher Vorbereitungen im Frieden erst im Verlauf von mehreren Wochen die für die ersten Transporte erforderliche Anzahl von Schiffen beschaffen. Die Aufgabe der Schiffskontrolle würde am besten der Verladekommission zufallen, welche hierzu als eine ständige Behörde einzurichten wäre. Sie hätte dann zunächst bei sämmtlichen deutschen Dampfern Vermessungen und Schätzungen des Fassungsvermögens zum Militärtransport für kurze und

für lange Seereise vorzunehmen, die Ergebnisse zu registriren und eventuell in die Schiffspapiere einzutragen. Auch muss sie in ähnlicher Weise, wie dies die Hafenämter thun, Listen über alle zum Truppentransport geeigneten deutschen und fremdländischen Dampfer führen, welche gerade in unseren Häfen liegen, diese Tabellen täglich kurrent halten und dauernd die Ausnützung und Vertheilung der Schiffe zum Truppentransport für verschiedene Fälle berechnen. Diese Kontrolle kann auch über den Schiffsverkehr der uns benachbarten fremdländischen Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Kopenhagen u. s. w.) ausgedehnt werden und so die Möglichkeit gewähren, aus diesen Plätzen unmittelbar vor Ausbruch eines Krieges die deutschen Schiffe heranzuziehen und eventuell noch einige grosse fremdländische Dampfer zu chartern. Da der Einbau von Pferdestallungen auf gewöhnlichen Handelsdampfern, wie wir sehen werden, zeitraubend ist, so erscheint es vortheilhaft, von unseren subventionirten Dampfergesellschaften einige Schiffe so bauen zu lassen, dass sie in kürzester Zeit für besonders umfangreichen Pferdetransport eingerichtet werden können, was bei Dampfern, welche hauptsächlich dem Viehtransport dienen, leicht ist. Soviel bekannt, verfügt die Hamburg-Amerika-Linie bereits über ein derartiges Schiff. Schliesslich wird der Verladekommission die Verwaltung der Seetransport-Depots und die Uebung des Werft- und Hafenpersonals im Einbauen von Handelsdampfern zufallen.

Bei der Kriegsmarine wird in ähnlicher Weise eine Vertheilung der verwendungsfähigen Seestreitkräfte für den Mobilmachungsfall auf Schlachtflotte und Eskorte der Transportschiffe stattfinden müssen, denn in allen Fällen, in denen bei Operationen über See überhaupt mit feindlichen Streitkräften gerechnet werden muss, sind beide Arten des Schutzes für die Transportflotte unerlässlich.

Vorbereitungen bei Ausbruch des Krieges.

Es ist Erfahrungssache, dass Kriegsvorbereitungen sich nicht lange geheim halten lassen. Dem Gegner wird sehr bald das Heranziehen der Kriegsschiffe in die heimischen Gewässer und das Versammeln der grossen Transportdampfer bei den heutigen Verkehrsmitteln zur Kenntniss kommen und ihn zu Gegenrüstungen veranlassen.

Die unmittelbaren Kriegsvorbereitungen dürfen daher nicht allmälig eingeleitet werden, sondern, sobald der Entschluss zur Operation gefasst ist, muss diese plötzlich im vollen Umfang einsetzen. Nur dann ist Aussicht vorhanden, dass der Gegner kurze Zeit im Unklaren gehalten werden kann und eine mit Schnelligkeit durchgeführte Operation ihn noch mitten in seinen Gegenvorbereitungen überraschen wird. Das Ueberraschende liegt meist nicht in der Operation an sich, sondern in der Schnelligkeit der Durchführung. Vorgängige Androhung von Operationen über See als diplomatische Pression wird mithin nach Möglichkeit zu vermeiden sein, da sie die Aussicht auf Erfolg des Unternehmens beträchtlich vermindert.

Die Einleitung der Operation erfolgt durch die Mobilisirung und Entsendung der Schlachtflotte und Bereitstellung der eskortirenden Kriegsschiffe, durch Beschlagnahme und Vertheilung der erforderlichen Zahl geeigneter Handelsdampfer und deren Einrichtung als Truppen-Transportschiffe, endlich durch die Mobilisirung der zu verschiffenden Truppen und deren Heranführung nach den Einladehäfen. Nur bei Landungsoperationen in Verbindung mit Landkriegen vereinfachen sich diese Vorbereitungen dadurch, dass zumeist Kriegsflotte und Truppe schon fertig ausgerüstet sind und unter Umständen wohl schon in Aktion getreten waren. Die hinsichtlich der Kriegsflotte zu ergreifenden Massnahmen werden je nach Ziel

und Umfang der Expedition verschieden sein, und muss in dieser Beziehung die Erwägung des Erforderlichen dem Marinefachmann überlassen bleiben. Es sei hier nur der allgemeine Gesichtspunkt hervorgehoben, dass bei einer kleinen Kriegsflotte, wie der unserigen, wir zumeist genöthigt sein werden, unsere gesammte Kraft auf den Schutz und die Durchführung der Landungsoperation zu konzentriren, und dass daher von allen anderen Unternehmungen wie Kreuzerkrieg gegen die feindliche Handelsflotte, ja sogar zeitweise von der Verwendung zum Schutz der eigenen Küste Abstand genommen werden muss! Es wird deshalb auch im Frieden unser Bestreben sein müssen, im Ausland mit möglichst schwachen Kräften auszukommen, unsere Kriegsflotte aber zusammenzuhalten, da die grossen politischen Fragen doch nur auf dem europäischen Schauplatz zum Austrag kommen. Aber auch das Heranziehen aller irgend erreichbaren Kriegsschiffe aus ausländischen Gewässern muss versucht werden; insoweit man befürchten muss, damit Verdacht zu erwecken, allerdings erst, wenn die Vorbereitungen zur Operation in vollem Umfange beginnen. Eine schnelle Mobilisirung unserer See-Streitkräfte, namentlich derer, welche zur Schlachtflotte treten sollen, ist für die Operation über See von grosser Bedeutung. Der Kaiser Wilhelm-Kanal hat die Möglichkeit geschaffen, diese Kräfte je nach Erforderniss schnell in der Nord- oder Ostsee zu konzentriren.

An Transportdampfern wird bei allen grösseren Operationen über See ein die Bedarfszahl womöglich überschreitender Theil des verfügbaren Schiffmaterials mit Beschlag belegt werden müssen, einmal, um bei eintretenden Havarien sofort Ersatz zur Hand zu haben, zum andern, um einen schnellen Nachschub weiterer Truppen zu ermöglichen. Bei den grossen Operationen, welche unser gesammtes Schiffsmaterial erfordern, wird deshalb auch nach erfolgter Verladung das Heranziehen weiterer Transportdampfer aus dem Auslande sichergestellt werden müssen. Alle der feindlichen Nationalität gehörigen

Schiffe, welche in unseren Häfen liegen, wird man natürlich wegnehmen und zum Transport ausnützen.

Für die Vertheilung der Transportdampfer auf die verschiedenen Einladehäfen wird von der Verladekommission der Flottenverladungsplan aufzustellen sein. Da aber die genaue Zahl und das Fassungsvermögen aller Schiffe, welche zu dem betreffenden Zeitpunkt für den Truppentransport in unseren Häfen zur Disposition stehen, durch Ladungsverhältnisse, Reparaturen und unvorhergesehene Ausfälle manche Aenderungen erleiden wird und auch nicht genau zu übersehen ist, welche von den auswärts gecharterten Dampfern die Verladehäfen thatsächlich erreichen, so wird noch in letzter Stunde vor der Einschiffung ein Ausgleich der Transportschiffe zwischen den Einladehäfen vorzunehmen sein, da die Truppentransporte nach den Einladehäfen durch die Eisenbahn bereits im Frieden festgestellt werden müssen und hier Aenderungen schwieriger vorzunehmen sind.

Die Einrichtung und Ausrüstung der Transportdampfer muss mit allen Mitteln beschleunigt werden, damit die Verschiffung der Truppen in dem Masse, wie dieselben eintreffen, gefördert werden kann. Die erforderliche Zeit zur Einrichtung der Dampfer für den Truppentransport richtet sich einmal nach dem, wieviel schon im Frieden hierzu vorbereitet und an im Einbauen geübtem Personal vorhanden ist, zum andern ist sie abhängig von dem Zustand der betreffenden Schiffe, beziehungsweise ob dieselben noch Ladung zu löschen haben. Kleinere Maschinenreparaturen, Kesselrevisionen, Kohlenübernahme und dergleichen können mit der Einrichtung des Schiffes für die Truppe und mit der Beladung Hand in Hand gehen. Hauptsächlich aber wird die erforderliche Zeit verschieden sein, je nachdem die Einrichtung für lange oder kurze Seereise erfolgen muss.

In England sind Dampfer für den Truppentransport nach Kapstadt, also auf lange Reise, für Infanterie in 4 Tagen, für

Kavallerie und Artillerie in 7 Tagen eingerichtet worden. Solcher Zeitverbrauch muss aber selbst für lange Seereise als schlechte Leistung angesehen werden. Wir haben bei den Truppenverladungen nach China die meisten Schiffe in wesentlich kürzerer Zeit fertiggestellt. Bei einzelnen Dampfern wurde das Löschen der Ladung, Einrichten zum Transport und Wiederbeladen in 2 Tagen ausgeführt, allerdings ohne Pferdeverladung.

Für kurze Reisen sind, nach englischen und russischen Angaben, für die Einrichtung für Infanterie ein Tag, für Kavallerie und Artillerie 2—2½ Tage erforderlich. Auch diese Fristen werden sich bei eingeübtem Baupersonal und vorbereitetem Material noch verkürzen lassen. Die Zusammensetzung des Expeditionskorps muss zwar schon in den jährlichen Mobilmachungsarbeiten festgelegt sein, dennoch können verschiedene Faktoren, wie Jahreszeit, politische Lage, besondere Verhältnisse beim Gegner, Umfang des disponibeln Schiffsmaterials hierin so wesentliche Aenderungen ergeben, dass erst mit Beginn der Mobilmachung diese Frage endgültig gelöst wird. Das Heranführen der Truppen und ihres Materials in die Einladehäfen muss unter Umständen in sehr kurzer Zeit bewerkstelligt werden und stellt daher an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen, trotzdem die Beförderungsstrecken verhältnissmässig kurz sind und der Transport nur eine relativ beschränkte Zahl Truppen und Material umfasst, grosse Anforderungen. Es wird sich bei Beginn der Mobilmachung darum handeln, aus den Eisenbahnlinien benachbarter Bezirke sofort das rollende Material in erforderlichem Umfange zu ergänzen, um den Abtransport ohne Unterbrechung durchführen zu können. Auch zwischen dem Eintreffen der Truppen und ihres Materials im Einladehafen und der Verladung auf die Schiffe muss ein gewisser Ausgleich stattfinden, um Stockungen und andere Unregelmässigkeiten zu verhindern. Es wird dies am besten dadurch geschehen, dass auch die Disposition der Eisenbahn-

transporte unter die einheitliche Oberleitung der Verladekommission gestellt wird. Von Seite der Truppen wird die Kompletirung und Ausrüstung sehr schnell bewerkstelligt werden können und zum Theil einen Abtransport nach wenigen Stunden erlauben. Es muss dann aber damit gerechnet werden, dass das Nachsenden eingekleideter Reservisten nach dem Verladehafen des Truppentheils unvermeidlich ist und bis zum Auslaufen der Transportflotte ordnungsmässig durchgeführt werden muss. Die Verbände müssen grundsätzlich kriegsstark formirt werden, das heisst mit einem hohen Mannschaftsstand, um Bagage und Trains zu verringern und den Befehlsgang zu vereinfachen. Reichliche Mitgabe von Maschinengewehr-Abtheilungen erhöht die Gefechtskraft, ohne viel Raum oder viel Verpflegung zu erfordern. Die Zweckmässigkeit von Radfahrer-Abtheilungen hängt von der Beschaffenheit der Strassen in Feindesland ab.

An Kavallerie wird bei Landungsoperationen aus den früher angeführten Gründen eine gleich starke Zutheilung als beim Landkriege üblich ist, nicht genügen. Bei grossen Operationen über See wird es sich daher meist empfehlen, noch eine besondere Kavallerieformation — Brigade oder Division — aufzustellen, um durch Ueberlegenheit an Kavallerie sofort Einblick in die Massnahmen des Feindes zu gewinnen. Ausserdem muss die Zutheilung an Divisionskavallerie genügend sein, um das selbständige Operiren der Division zu ermöglichen.

Der sehr starke Bestand unserer Korps an Feldartillerie wird für die Landungsoperationen von grossem Nutzen sein. Die Beschaffung ausreichender Bespannung wird immerhin einige Schwierigkeiten verursachen und muss in der Hauptsache durch Abgaben anderer Artillerie-Truppentheile bewirkt werden. Zumeist wird auch die Mitgabe reichlicher schwerer Artillerie des Feldheeres geboten sein. Inwieweit ihre Ausrüstung mit Mörser, Haubitzen oder langen Kanonen erfolgen muss, hängt von den Verhältnissen des Kriegsschauplatzes ab.

Besonders wichtig ist das Mass der Zutheilung von Kolonnen und Trains, denn diese erfordern beim Seetransport viel Platz, erschweren die Landung und verringern die Beweglichkeit des Expeditionskorps. Ueberall da, wo die Operationen nicht in naher Verbindung mit der Transportflotte bleiben, ist eine sehr starke Zutheilung an Munitionsfahrzeugen nöthig, um die gelandeten Truppen für längere Zeit vom Ersatz unabhängig zu machen. Es wird daher erforderlich sein, ausser den zugehörigen Munitionskolonnen noch jeder Division einige Reserve-Munitionskolonnen anzugliedern.

Dafür wird an Bagage- und Trainfahrzeugen eine gewisse Beschränkung des zuständigen Transportmaterials eintreten können, da man dieses in Feindesland am leichtesten durch Requisition improvisiren kann und so der Umfang des Seetransportes sehr wesentlich beschränkt wird. Das Mass dieser Beschränkung hängt vom Kriegsschauplatz ab und wird demnach sehr verschieden sein können. Für europäische Verhältnisse wird Nachstehendes wohl als erforderliches Minimum gelten können: an Trains die Hälfte der Proviantkolonnen und Feldlazarethe, vollständige Feldbäckerei-Kolonne und Pferdedepot, keine Fuhrpark-Kolonnen; für Bagagen Lebensmittel und Futter pro Bataillon 2 Wagen und pro Eskadron, Batterie, Kolonne 1 Wagen. Nur für die selbständige Kavallerie wird sich die Mitnahme einer Haferkolonne eventuell mit Automobilbetrieb empfehlen, um sie sofort nach der Landung zu weitgehender Aufklärung verwenden zu können, ohne durch die Requisition des nöthigen Materials aufgehalten zu werden.

Verladen.

Das eigentliche Verladen ist Sache der Landarmee und wird von den hierin ausgebildeten Offizieren geleitet. Alles Material muss in der umgekehrten Reihenfolge eingeladen werden, in der es bei der Landung zur Verwendung kommt,

und so auf die Schiffe vertheilt sein, dass möglichst jede Truppe das ihr gehörige Material auf demselben Fahrzeuge mitführt.

Nachdem die Einschiffungskommission im Flottenbeladungs-Plan die Truppen und ihr Material möglichst in geschlossenen Verbänden auf die Schiffe disponirt hat, wird für jedes Schiff ein Schiffbeladungs-Plan aufgestellt werden, vielleicht zweckmässiger Weise durch den zuerst eintreffenden, im Verladen ausgebildeten Offizier derjenigen Truppentheile, welche auf dem Schiffe fahren.

Die Verladung wird eine weite oder enge sein müssen, je nachdem eine lange oder kurze Seereise bevorsteht. Als obere Grenze für kurze Seereise gilt bei uns 48 Stunden Fahrt. Dieser Zeitraum ist aber weitaus zu kurz bemessen, man wird ihn ohne Bedenken verdoppeln können und müssen.

Der italienische Generalstab nimmt die Grenze für kurze Seereisen auf 5 Tage an. Uebrigens muthen wir unseren Soldaten auch 3—4 Biwaks und mehr hinter einander zu, ohne dass dadurch die Truppe in ihrem Gefechtswerth leiden darf.

Das Truppentransport-Vermögen eines Schiffes wurde bisher nach dem Tonnengehalt geschätzt, dergestalt, dass man 60 Prozent des Schiffsgehaltes als Netto-Tonnenladeraum annahm. Als erforderlichen Raum für lange Seereisen ist bei uns 2 Tons pro Mann, 6—7 Tons pro Pferd festgesetzt. Nach englischen Angaben sind im Durchschnitt 2 respektive 6 Tons, nach russischen 2 respektive 5 Tons erforderlich. Doch haben die neuesten englischen Transporte nach Kapstadt zum Theil viel engere Belegungen angewandt und gezeigt, dass bei guter Ausnutzung des Raumes auch bei weiter Seereise das Fassungsvermögen der Schiffe thatsächlich ein grösseres ist, ohne dass hieraus Nachtheile für den Transport der Truppen entstehen. Auch bei der Verschiffung der amerikanischen Truppen nach Cuba wurde das ausgerechnete Fassungsvermögen der Schiffe in der Belegung mit Truppen um etwa $^1/_3$ überschritten.

Für die Mannschaften müssen Einrichtungen zum Schlafen, Kochen, Waschen, für Lazarethe und dergleichen getroffen werden, auf welche hier nicht näher eingegangen zu werden braucht, da sie bei den Transporten nach China bereits praktisch von uns durchgeführt sind und bei diesem Anlasse eingehende Besprechung in der Presse gefunden haben. Ausrüstung und Gepäck muss sorgfältig getheilt werden in solches, dessen die Truppe auf der Seefahrt und solches, dessen sie erst nach der Landung bedarf. Ersteres behält Jedermann bei sich an der ihm zugewiesenen Schlafstelle, letzteres wird nach Truppentheilen geordnet im Raume verstaut, doch muss bei längeren Seereisen für Bereitlegen einer Anzahl Ersatzstücke gesorgt sein. Die Waffen verbleiben dauernd im Besitz der Mannschaften.

An Verpflegung wird von Mann und Pferd etwa ein fünf- beziehungsweise dreitägiger eiserner Bestand mitgeführt, der zum Theil die ersten Tage nach der Landung verbraucht werden kann. Die Verpflegungsvorräthe für den Seetransport und die Operationen werden auf die Schiffe verladen, gelangen dort zur Ausgabe an die Truppen oder werden nach erfolgter Landung zur Beladung der in Feindesland requirirten Fahrzeuge verwendet. An Schiffsraum ist für je 1000 Mundportionen ein Netto-Ton, für je 1000 Rationen 6 Netto-Tons erforderlich.

Hinsichtlich der Verladung der Artillerie ist zunächst hervorzuheben, dass alle Kanonen, Geschütze und Maschinengewehre grundsätzlich an Deck verbleiben müssen und dort festgemacht werden. Ein gewisses Quantum Munition für sie ist unter Deck so zu lagern, dass es schnell ausgegeben werden kann. Es ist dies eine unerlässliche Massregel, um das Transportfahrzeug nicht jedem Kaperschiffe preiszugeben. Das Festmachen und die Verwendung der Geschütze an Deck wird einige Schwierigkeiten bereiten; man wird gezwungen sein, sie in besonderer Weise eventuell in Gestellen zu befestigen, einerseits um ihre Bewegung bei Seegang zu verhindern, andérer-

seits um ihren Gebrauch auf Deck zu ermöglichen. Versuche werden hier bald die geeigneten Mittel finden lassen, und würde es sich gewiss lohnen, auszuprobiren, mit welchem Erfolge Feldartillerie von einem fahrenden Schiffe aus auf Seeziele schiessen kann. Alles übrige rollende Material wird in einander gefahren, im Laderaum festgestaut, ohne dass die Räder abgenommen werden.

Das Material und Personal der Feldlazarethe wird auf möglichst viele Schiffe vertheilt, damit aus ihnen die Schiffslazareth-Abtheilungen gebildet werden können.

Die Luftschifferabtheilung muss dergestalt an Deck untergebracht werden, dass sie bei ruhigem Wetter während der Fahrt einen Beobachtungsballon in Thätigkeit bringen kann.

Eine besondere Schwierigkeit bildet das Verladen der Pferde. Bisher hatte man die Pferde wie bei Händlertransporten die ganze Reise über stehen lassen. Hierzu wurden sie einige Zeit vor dem Transport wenig gearbeitet, ruhig gehalten und mit weichem Futter schlaff gemacht. Auch während der Seereise musste diese Diät beibehalten werden, so dass die Pferde gegen die Unbilden der Reise wenig widerstandsfähig waren, gänzlich ermattet ankamen und sehr langer Erholung bedurften, bis sie wieder brauchbar waren. Für einen Kriegstransport mit unmittelbar folgender schneller Offensive sind solche Pferde unbrauchbar. Da nun aber bei einer Landungsoperation gleich nach der Ausschiffung bedeutende Leistungen vom Pferdematerial verlangt werden müssen, um die für den Fortgang der Operation nöthige Aufklärung zu liefern, so erfordert dies, die Pferde in guter Arbeitskondition zur Verladung zu bringen und diese Kondition auch während langer Seereisen bei kräftiger Ernährung zu konserviren. Zu diesem Zweck müssen die Pferde täglich an der Longe gearbeitet werden, wozu auf den Transportschiffen Einrichtungen vorgesehen werden müssen. Da für den Pferdetransport die grössten verfügbaren Dampfer genommen werden,

so ist selbst bei einigem Seegang die Schwankung nicht so erheblich, dass hierdurch die Arbeit verhindert würde. Dieselbe muss mindestens täglich 3/4 Stunden für jedes Pferd betragen. Die Einrichtungen hierzu bestehen im Einbauen von Bahnzirkeln, in welchen etwa 10 Pferde gleichzeitig gehen können. Bei Schiffen, welche besonders zum Pferdetransport gebaut sind, können in 4 Decks über einander einschliesslich Oberdeck Stallungen und je 2 Arbeitszirkel eingerichtet werden, so dass ein derartiges Schiff von 3—4000 Netto-Tons Gehalt über 1000 Pferde mit Mannschaft auf lange Reise aufnehmen kann, 3 Schiffe demnach 2 Kavalleriebrigaden. Stallung und Zirkel unter Deck müssen dann künstlich ventilirt und beleuchtet werden. Auf jedem grossen Transportdampfer können aber schon viele Pferde auf lange Reise verladen werden, wenn auf dem Oberdeck mehrere derartige Zirkel angelegt und die Stallungen unter Deck eingerichtet werden. Es können dann täglich etwa 750 Pferde = 1 Kavallerieregiment oder 6 Batterien bewegt und in den darunter liegenden Decks in Ställen untergebracht werden. Die nach unten führenden Ladeluken sollen womöglich so gross sein, dass mit Kokosmatten belegte Rampen über Eck angebracht werden können, auf welchen die Pferde nach oben und unten geführt werden. Sind die Ladeluken hierzu zu eng, so müssen die Pferde mittels Schiffskranen in Kästen oder Gurten auf und ab befördert werden, was natürlich mehr Zeit in Anspruch nimmt. Die Stallverschläge können in den Decks in 4 Reihen in der Längsrichtung angebracht werden, 2 an der Bordwand mit Krippe nach innen und 2 in der Mittellinie des Schiffes gegen einander mit gemeinschaftlicher Krippe. Diese Anordnung ist durch die Wölbung des Schiffsdeckes bedingt. Die Stände sind durch Flankirbäume an den Seiten und hinten abgeschlossen, nur ca. 1 m breit und so kurz, dass das Pferd gerade darin Platz hat. Hierdurch wird ihm die Möglichkeit geboten, sich bei Schwankungen des Schiffes anzulehnen, dagegen ist

ein Liegen ausgeschlossen. Als Ersatz dafür werden den Thieren Pferdehängematten gegeben, in welche sie sich stützen können. Das Benageln des Bodens mit Latten, um den Pferden Halt zu geben, hat sich nicht bewährt, einmal wegen der erschwerten Reinigung, zum anderen wegen des dann oft ungleichmässigen Standes der Pferde. Durchbrochene geflochtene Kokosmatten, welche aufgenommen werden können, werden bessere Dienste leisten. Wo die Ställe auf dem Oberdeck angebracht sind, werden sie von drei Seiten und oben mit wasserdichter Leinewand bespannt, welche an der vierten Seite auf- und niedergerollt werden kann.

Die amerikanische Transportweise, bei der jedes Pferd Platz zum Liegen hat, kann für Kriegstransporte des beschränkten Raumes wegen keine Verwendung finden.

Reinlichkeit, Lüftung und Pflege sind die drei wichtigsten Faktoren für das Wohlbefinden der Pferde. Jedem Pferde-Transportschiff müssen Ventilationsapparate mitgegeben werden, um für genügenden Luftersatz sorgen zu können. Künstliche Ventilation, bei welcher der Grad des Luftzuges regulirt werden kann, ist natürlicher Lüftung vorzuziehen, denn wo letztere zu stark wirkt, entstehen leicht Lungenaffektionen der Pferde, und haben diese zum Beispiel bei dem amerikanischen Transport nach Cuba den bei weitem grössten Theil der Pferdeverluste hervorgerufen.

Gleicherweise sind Kondensatoren erforderlich zur Bereitung der nöthigen Menge Trinkwasser. Namentlich in den Tropen ist die reichliche Wasserversorgung für Pferde unerlässlich. Dieselben müssen dann viermal am Tage und zweimal in der Nacht getränkt werden, wozu bei umfangreichen Transporten bedeutende Mengen Wasser erforderlich sind. Die Mitnahme von nur einem oder zwei grossen Kondensatoren auf besonderen Schiffen, welche den ganzen Wasserbedarf für die Transportflotte liefern, wie dies von den Amerikanern bei der Ueberfahrt nach Cuba angewendet wurde, hat sich nicht als

praktisch erwiesen. Es wird sich mehr empfehlen, jedem Schiffe einen besonderen Kondensator mitzugeben.

Die Pferdepflege muss während der Seereise auf das Energischste durchgeführt werden. Es ist daher die Mitnahme der neuerdings gegen die Seekrankheit erfundenen Sauerstoffinhalatoren zu empfehlen, denn wenn die Seekrankheit unter den Pferdepflegern bedeutendere Dimensionen annimmt, droht dadurch dem ganzen Transport der Pferde grosse Gefahr.

Für kurze Seereise wird eine viel engere Belegung der Schiffe stattfinden können als für lange Fahrt. Da Landungsoperationen mit kurzer Seereise bei Deutschlands geographischer Lage meist gegen Grossmächte gerichtet sein werden, so bietet sich uns gegen diese Staaten die Möglichkeit, wesentlich mehr Truppen auf unserer Transportflotte über See zu befördern. Die grossen Kampfmittel dieser Mächte erfordern aber auch die äusserste Ausnutzung des zu Gebote stehenden Schiffsmaterials, um die Operationen mit ausreichenden Kräften durchführen zu können. Man rechnet an erforderlichem Raum auf kurze Seereisen für den Mann 0,6, für das Pferd 2,5 bis 2,7 Netto-Tons. Hinsichtlich der Pferde haben kürzlich Transporte sogar eine Belegung von etwa 2 Netto-Tons für das Pferd erzielt. Im Allgemeinen werden so viele Truppen auf jedes Schiff geladen, als irgend Platz finden. Die Mannschaften werden auf und unter Deck biwakiren; sie erhalten nur Strohsäcke und Decken und behalten ihr gesammtes Gepäck bei sich. Gekocht wird in grossen Feldkesseln. Für die Pferde empfiehlt es sich, wenn es die vorhandene Zeit irgend erlaubt, dieselben Einrichtungen zu treffen wie für langen Transport, wenigstens hinsichtlich der Abtheilung der einzelnen Stände gegen einander. Bei gutem Wetter allerdings kann man die Pferde auch einfach so dicht neben einander stellen, dass sie sich gegenseitig eine gewisse Stütze bieten, doch können 2 Stunden Sturm solcher Verladung sehr gefährlich werden und schwere Verluste im Gefolge haben. Für Geschütze und

Fahrzeuge ist die Unterbringung die gleiche wie bei langer Seereise.

Die Zeit, welche zum Einschiffen nöthig ist, bleibt für kurze oder lange Seereise ziemlich gleich; sie hängt aber davon ab, ob im Hafen am Quai verladen werden kann, oder ob Truppen, Pferde und Material mittels Leichtern auf die Rhede hinausgefahren werden müssen und erst dort auf die Schiffe übernommen werden können. Da Letzteres zeitraubend ist und von Wind und Wetter abhängig macht, so wird man im Frieden bestrebt sein, den Hafenanlagen genügenden Umfang zu geben, um die Einschiffung am Quai bewirken zu können. Es kann dann das Beladen gleichzeitig mit der Einrichtung zum Truppentransport erfolgen und sogar von beiden Schiffsseiten stattfinden, wenn man die Verladung vom Quai mit dessen Krahnen und von Leichtern, welche seewärts ans Schiff legen, durch die Hebewerke der Transportschiffe bewirkt. Für Truppen sind als Ladezeit am Quai erforderlich: für 100 Mann 10 Minuten, für ein Pferd 1 Minute, für ein Geschütz oder Fahrzeug einschliesslich Festmachen 10 Minuten.

Von den Russen sind Infanterie, Kavallerie, Artillerie, in Summa 8000 Mann in 8 Stunden verladen worden. Bei Verladung unserer ostasiatischen Transporte ist für ein Bataillon mit gesammtem Gepäck im Durchschnitt 1—1½ Stunden erforderlich gewesen. Auf der Rhede, 20 Minuten Fahrt vom Quai, ladet ein Schiff mit 2 Dampfhebewerken etwa 2 Bataillone mit Material in 4 Stunden, 2 Eskadrons mit Material in 8 Stunden, 2 Batterien mit Material in 15 Stunden. Von den Engländern wurden auf der Rhede 220 Pferde in 7¾ Stunden, von den Russen 6200 Mann Infanterie und Artillerie in 15 Stunden eingeschifft. Die Schnelligkeit der Verladung unserer Truppentransporte nach China hat die bisherigen Leistungen wesentlich übertroffen und die Fachkreise allgemein in Erstaunen gesetzt. Es kann aber zweifellos auch der von uns aufgewandte Zeitbedarf bei eingehender Vorbereitung und

Uebung noch verringert werden. Napoleon I. hatte im Jahre 1795 angeblich seine Truppen derartig im Einschiffen geübt, dass er 132 000 Mann mit Material in 2 Stunden an Bord schaffen konnte.

Bei allen Verladungen muss damit gerechnet werden, dass Alles, Mannschaften, Pferde und Fahrzeuge eventuell an offener Küste gelandet werden müssen; dies erfordert die Mitnahme tragfähiger Prahme und vorbereiteten Materials zum Bau von Landungsbrücken.

Ausser den Truppen-Transportschiffen, in deren Raum Ausrüstung, Munition und Verpflegung für die eingeschifften Truppen Platz finden, müssen noch besondere Fahrzeuge die Transportflotte begleiten, welche grössere Vorräthe an Ausrüstungs- und Verpflegungsmaterial sowie auch Munitionsreserve, Kohlenvorräthe und dergleichen mitführen. Das Kriegs-Seekabel wird eines besonders eingerichteten Schiffes bedürfen, um mittelst Dampfbetrieb im Tempo der Fahrt je nach Bedarf abgewickelt oder wieder aufgerollt werden zu können.

Betrachten wir nun, in welchem Umfange Truppenverladungen bei uns in Deutschland möglich sind: Für kurze Seereise, wo es auf Schnelligkeit der Durchführung der Operation ankommt, können nur die innerhalb weniger Tage verfügbaren Schiffe benutzt werden, für lange Seereise wird schon die längere zur Ausrüstung erforderliche Zeit auch das Heranziehen eines grösseren Schiffsbestandes ermöglichen.

Für eine Verladung in der Nordsee haben sich nach den ungefähren Angaben der Hafenlisten in einem Zeitraum von 4 Tagen allein in Hamburg und Bremen so viel als Transportschiffe verwendungsfähige Dampfer befunden, dass sie mit ihrem Tonnengehalt die Verladung von 4 Infanteriedivisionen auf kurze Seereise ermöglichten. Wir werden daher in der Lage sein, im Ganzen über das erforderliche Schiffsmaterial für mindestens 6 Infanteriedivisionen oder 5 Infanterie- und eine Kavalleriedivision innerhalb derselben Zeit zu verfügen, da

noch diejenigen Dampfer benutzt werden können, welche in Emden, Wilhelmshaven, Glückstadt, Kiel, Travemünde, Wismar, Warnemünde liegen oder eintreffen, sowie solche, welche aus Rotterdam, Amsterdam oder Kopenhagen von uns gechartert und in unsere Einladehäfen entsandt werden. Hierzu kommen noch einige besonders grosse schnelle deutsche Dampfer, bei denen man theils die Abreise verzögert, theils die Rückkehr in die heimischen Gewässer beschleunigt haben wird. Endlich alle Fahrzeuge unserer Kriegsmarine, welche keinen Gefechtswerth haben.

Bei einer Verladung in den Ostseehäfen wird ausser dem eben angeführten Material auch noch dasjenige von Stettin. Danzig und Königsberg sowie einige Schiffe von Riga und Stockholm herangezogen werden können, so dass hier noch eine grössere Truppenzahl gleichzeitig zur Verladung gebracht werden kann. Ausserdem muss auf die Möglichkeit hingewiesen werden, mit demselben Schiffsmaterial einen zweimaligen Transport durchzuführen; letzteres wird jedoch nur möglich sein, wenn man die Herrschaft zur See dauernd behaupten kann.

Bei langer Seereise, bei welcher das Moment der Schnelligkeit und der Ueberraschung nicht so sehr dominirt, kann die Transportflotte noch durch Charterung oder Ankauf von Schiffen fremder Nationalität in anderen Häfen wesentlich vermehrt werden. Doch sind wir mit unserem eigenen Schiffsmaterial in der Lage, nach 10—12 Tagen etwa 4 Infanteriedivisionen auf lange Seereise zu befördern.

Seereise.

Bei einem Truppentransport über See ist es die Hauptaufgabe der Kriegsmarine, den Weg nach dem feindlichen Gestade für die Transportflotte frei zu machen, eine Nothwendigkeit, gegen die alle anderweitigen Unternehmungen zurückgestellt werden müssen. Das erste Ziel für die Schlachtflotte

ist daher, die feindlichen Geschwader, welche der Transportflotte entgegentreten können, aufzusuchen und anzugreifen; bietet sich hierzu Gelegenheit, so muss sie die Entscheidung herbeiführen, um wenigstens für die Zeit des Transportes die Herrschaft zur See zu gewinnen. Da die Schlachtflotte mit ihrer Mobilmachung früher fertig ist, als die Transportflotte zum Auslaufen bereit sein kann, so wird durch ihre Offensive frühzeitig die Sicherung der Ueberfahrt des Expeditionskorps eingeleitet. Doch auch während der Seereise der Transportflotte wird diese Sicherung zumeist durch offensive Operationen ohne engere Verbindung mit der Transportflotte ausgeführt werden. In diesem Sinne fällt der Schlachtflotte im grösseren Rahmen dieselbe Aufgabe zu, welche die eskortirenden Schiffe zu lösen haben. Die Eskorte des Transportgeschwaders bilden nur so viele Kriegsschiffe, als zum unmittelbaren Schutze erforderlich sind. Eine grössere Zahl würde den Umfang des Transportgeschwaders unnöthig vermehren, ohne die Sicherheit zu erhöhen, während jeder Machtzuwachs der Schlachtflotte von höchstem Werth ist. Denn die Schlachtflotte soll die feindlichen Geschwader bekämpfen, während die Eskorte nur die Aufgabe hat, die Transportflotte vor dem Angriff einzelner oder einiger weniger feindlicher Kriegsfahrzeuge zu schützen. Unsere vorzüglichen Torpedoboote bilden für den Eskortedienst ein besonders geeignetes Material und werden ein Beschränken der Zahl der grossen Kriegsschiffe in der Eskorte ermöglichen. Diesen Schiffen wird während der Versammlung der Transportflotte die Sicherung des Seerverkehrs zwischen den Verladehäfen obliegen.

Die Ausreise der Transportschiffe aus den verschiedenen Häfen, in denen die Verladung stattfand, muss so geregelt werden, dass die Schiffe in der Fahrtrichtung ohne Aufenthalt gesammelt, einheitlich geführt und geschützt werden können, damit eine gesicherte Seereise und ein schnelles Landen gewährleistet wird. Hierzu muss die Verladekommission das

Einladen in denjenigen Häfen, welche die weiteste Fahrtstrecke zum Versammlungspunkt der Transportflotte haben, in geeigneter Weise beschleunigen. In der Regel werden die Transportdampfer im geschlossenen Flottenverbande fahren; bei den englischen Transporten nach Südafrika und den unserigen nach Ostasien haben die besonderen Verhältnisse ein Abweichen hiervon ermöglicht. Immerhin wäre China bei planmässiger und energischer Ausnutzung seiner regulären und irregulären Seestreitkräfte sehr wohl im Stande gewesen, uns zu zwingen, unsere Transportschiffe auf dem letzten Theil der Reise zu eskortiren. Es muss als grundsätzliches Erforderniss angesehen werden, dass für das Auslaufen der Transportflotte nicht auf die Nachricht vom Erfolg der Schlachtflotte gewartet werden darf, sondern die Transportflotte abfährt, sobald sie nur mit der Verladung der Truppe fertig ist. Es birgt dies ein gewisses Risiko, aber keine grosse Gefahr in sich, denn die Transportflotte wird eine etwaige Niederlage ihrer Schlachtflotte so frühzeitig erfahren, dass sie noch immer umkehren kann; sie wird aber nur durch frühzeitiges Auslaufen die für das Gelingen der Landung erforderliche überraschende Schnelligkeit erzielen.

Je kürzer die Seereise, je mehr die Ueberfahrt an die feindliche Küste überraschend erfolgen kann, desto günstiger sind die Chancen für die Transportflotte. Denn während bei langer Reise, falls die Schlachtflotte geschlagen wird, der Transportflotte keine Aussicht bleibt, eine Landung durchzuführen, sie also zum Umkehren gezwungen ist, braucht bei kurzer Entfernung die Fortsetzung der Fahrt nicht unbedingt aufgegeben zu werden, da bei der Schnelligkeit, welche auch einer Transportflotte heutzutage innewohnt, die Durchführung der Landung noch keineswegs ausgeschlossen erscheint und ein energisches Wagen und Wollen hierbei immer eine gewisse Aussicht auf Erfolg bieten wird. Ueberhaupt sind Transportflotten gegenwärtig nicht mehr so gefährdet, wie in früherer Zeit, da bei den modernen Kampfmitteln angenommen wird,

dass nach einer grossen Seeschlacht selbst der Sieger zu havarirt ist, um sofort in der Lage zu sein, eine grössere Operation auszuführen, wie sie das Aufsuchen einer Transportflotte und der Angriff auf die eskortirenden Kriegsschiffe fordert. Immerhin bleibt eine Transportflotte ein leicht verwundbarer Körper und einige feindliche Kreuzer oder Torpedoboote können in ihr unberechenbaren Schaden anrichten. Einem einzelnen feindlichen Kriegsschiffe oder gar einem Hülfskreuzer wird es aber künftig sehr schwer werden, in die Transportflotte einzubrechen, wenn die Transportdampfer alles Geschütz, welches sie mitführen, verwendungsbereit an Deck haben, gewissermassen also ihrerseits als Hülfskreuzer fungiren und die eskortirenden Kriegsschiffe richtig vertheilt sind.

Ein wichtiger Faktor für die Seereise, vielleicht der wichtigste, ist das Wetter. Bei kurzer Transportentfernung wird es bis zu gewissem Grade möglich sein, mit Hülfe der wissenschaftlichen Wetterprognose nicht zu ungünstige Witterung zur Ueberfahrt zu wählen, und können eintretenden Falls kurze Verzögerungen der Abfahrt ohne Schaden für die Operation Platz greifen. Bei langer Seereise dagegen müssen die eintretenden Witterungsverhältnisse natürlich in Kauf genommen werden und kann nur insofern eine Berücksichtigung derselben stattfinden, als man in stürmischen Jahreszeiten von weiten Seetransporten einfach Abstand nehmen wird. Es muss aber der grosse Fortschritt unseres modernen Dampferverkehrs gegenüber dem Transport auf Segelschiffen betont werden, welcher bei der Unabhängigkeit von der Windrichtung und bei der Möglichkeit, trotz ungünstigem Wetter noch eine gewisse Schnelligkeit der Fahrt zu erzielen, eine Berechnung der Fahrtzeit aufzustellen gestattet.

Immer muss das Bestreben vorwalten, die Transportflotte möglichst schnell und auf dem kürzesten Wege zum Landungspunkte fahren zu lassen. Für das Fahrtempo ist die grösste Geschwindigkeit des langsamsten Schiffes massgebend,

eventuell kann diese durch Vorspannen von Schleppdampfern vor die langsamsten Schiffe erhöht werden. Schnelligkeit und Kurs muss derartig gleichmässig geregelt sein, dass die Transportflotte in der letzten Nacht vor der Landung bis auf wenige Richtungslichter abgeblendet fahren kann. Bei der Ausfahrt müssen alle Transportschiffe die Ordre erhalten, welchen Platz sie im Geschwaderverbande einzunehmen haben und wo die Landung beabsichtigt ist; diese Ordre ist erst nach Verlassen des Hafens zu öffnen, damit auch im Heimathlande das Ziel der Fahrt ganz geheim bleibt. Von der Kriegsflotte ist auf Verschleierung der Fahrtrichtung der Transportflotte Bedacht zu nehmen.

Die Fahrtordnung der Transportflotte ist dergestalt geregelt, dass die als Avantgarde bestimmten Truppen auf den schnellsten Schiffen vorn fahren, um kurz vor der Landung vorauseilen und überraschend landen zu können. Die Pioniere und die Luftschifferabtheilungen mit Beobachtungsballon werden sich bei der Avantgarde befinden. Die Schiffe, welche die Artillerie geladen haben, fahren, wie wir gesehen haben, am besten auf den Flügeln, die Schleppdampfer vertheilt da, wo sie erforderlich sind; die Schiffe mit den Trains und Kolonnen, dem Proviant und den Kohlen folgen denjenigen, welche die fechtenden Truppen führen, in hinterer Linie. Zuletzt fährt das Kabelschiff, welches durch das Abrollen des Kabels eine dauernde Verbindung mit dem Heimathlande herstellt. Bei weiter Seereise müssen auf allen Transportschiffen Vorkehrungen getroffen sein, welche die Uebernahme von Kohlen aus den hiermit besonders beladenen Fahrzeugen auf offener See in der Fahrt ermöglichen. Das Oberkommando des Expeditionskorps wird sich zweckmässig auf einem Transportdampfer befinden, damit, wenn die eskortirenden Schiffe kämpfen müssen, die Transportflotte nicht führerlos wird. Zur Kommandoübermittelung zwischen den Schiffen der Transportflotte können Winkflaggen und Lichter gebraucht werden.

Auf jedem Transportschiffe wird sofort nach Verlassen des Hafens die Bordordung bekannt gegeben, welche alle dienstlichen und ausserdienstlichen Verhältnisse an Bord regelt. Auch eine Diensteintheilung für die Expeditionstruppen wird aufgestellt, welche je nach der Dauer der Seereise und der Belegungsstärke des Schiffsraumes verschieden sein wird. Bei längeren Seereisen wird Turnen, Exerziren und Zielen bei der Infanterie betrieben werden können; für Kavallerie und Artillerie wird das reichliche Bewegen und tägliche Arbeiten der Pferde die meiste Zeit in Anspruch nehmen. Bei kurzer Seereise und enger Belegung wird sich der Dienst, abgesehen von Turnen und Pferdebewegen, zumeist auf Instruktion beschränken müssen. Die detaillirte Instruktion aber, wie die Landung zu bewerkstelligen ist, nicht nur für die eigene Truppe, sondern auch für Verwendung als Hülfsmannschaften zum Landen der Pferde und des schweren Materials kann nicht eingehend genug vorgenommen werden. Im Allgemeinen wird durch straffe Disciplin auf die Truppen eingewirkt werden müssen, um Seekranheit und Langeweile zu überwinden. Bei längeren Seereisen wird die Berücksichtigung der wechselnden klimatischen Verhältnisse von Zeit zu Zeit Modifikationen erfordern.

Das Truppenkommando auf jedem Schiffe führt der älteste Offizier; die Schiffsführung bleibt in den Händen des Kapitäns, welcher aber dem Truppenkommandeur zu unterstellen ist. Hat dieser Kapitän nicht auf der deutschen Kriegsmarine gedient, so wird ihm für den Signaldienst ein Maat oder Seekadett beigeordnet. Bei uns ist Bestimmung getroffen, jedem Truppen-Transportschiff einen Seeoffizier mitzugeben, doch dürfte es uns für ca. 150 Transportdampfer nach Mobilisirung der gesammten Kriegsflotte an der nöthigen Zahl Seeoffiziere fehlen.

Landung.

Es ist eine kriegsgeschichtliche Erfahrung, dass es noch nie gelungen ist, eine thatsächlich unternommene Landung zu hindern. Der Vertheidiger muss entweder seine Kräfte längs der ganzen zu schützenden Küste vertheilen und sie so zersplittern, oder er kann mit versammelten Kräften zunächst nur einen Punkt unmittelbar decken, während der Angreifer bei der Beweglichkeit seiner Transportflotte, welche die Landungsstelle bis zum letzten Augenblick unsicher lässt, unter dem Schutz seiner weittragenden Schiffsgeschütze meist mehr Truppen überraschend ans Land werfen kann, als der Vertheidiger in der gleichen Zeit an dem Angriffspunkt zu versammeln im Stande ist. Eine gleichzeitige Landung an mehreren Stellen ist daher, wenn der Gegner überhaupt über erhebliche Kräfte verfügt, bedenklich. Denn wenn auch eine Operation getrennter Abtheilungen nach einem Ziel strategisch günstig erscheint, so ist der Umfang eines Expeditionskorps selten so gross, dass aus der Landung an einer Stelle wesentliche Nachtheile entstehen werden. Es erfordert aber andererseits das Schützen mehrerer Landungsstellen nach der Seeseite sehr viele Kriegsschiffe; die erforderliche Aufklärung nach der Landseite wird erschwert und der Feind wird eher in der Lage sein, mit Ueberlegenheit die getrennten Theile des Landungskorps anzugreifen; schliesslich werden bei weit getrennten Landungsplätzen der einheitlichen Leitung zu Beginn der Operationen grosse Schwierigkeiten erwachsen, zu deren Ausgleich Zeit und Mittel fehlen. So empfiehlt es sich, wenn die örtlichen Verhältnisse es irgend zulassen, den Schwerpunkt der Landung jedenfalls auf eine Stelle zu legen und die Transportflotte möglichst geschlossen an der Küste aufmarschiren zu lassen.

Für die Ausschiffung ist natürlich ein Hafen am günstigsten; weniger günstig, aber immerhin vortheilhaft eine möglichst geschlossene und geschützte Bucht; am ungünstigsten die offene

Küste. Andererseits wird eine Landung an der offenen Küste zunächst von Seiten des Feindes am wenigsten Widerstand finden, weil sie am überraschendsten auszuführen ist. Ist die Landungsstelle dann nahe einer Bucht oder einem Hafenort gewählt, so wird die Aufgabe der zuerst gelandeten Vortruppen sein, sich dieses Ortes zu bemächtigen, um der Transportflotte zu ermöglichen, dort das Ausschiffen des Gros der Truppe, der Pferde und des Materials vorzunehmen. Ein derartiger Hafenbesitz wird die Ausladung und Operationsfähigkeit des Landungskorps sehr beschleunigen und die Sicherung des Ausschiffens gegen einen feindlichen Angriff zur See wie zu Lande erleichtern. Gelingt eine derartige Besitzergreifung aber nicht, so muss die Landung des gesammten Expeditionskorps ohne Zeitverlust durch Ausbooten an der Küste erfolgen. Hierzu, als der ungünstigsten Möglichkeit, müssen alle Vorbereitungen getroffen sein und jedes Transportschiff genügend Ausladevorrichtungen mitführen, um auch das schwere Material an der offenen Küste landen zu können.

Die allgemeinen Anforderungen an einen guten Landungsplatz sind einmal Lage nahe dem Operationsziel, um die Vormarschlinie zu verkürzen und den Gegner überraschend schnell zu einer Entscheidung zu zwingen, sowie gute Verbindungen nach dem Operationsziel hin; zum anderen an der Landungsstelle selbst übersichtliches Ufergelände im Wirkungsbereich der Schiffsgeschütze, damit die Landung nicht gestört werden kann, navigatorisch leichte Anfahrt, ruhiges tiefes Wasser nahe an der Landungsstelle und die Möglichkeit, die Landungsstelle land- und seewärts abzusperren.

Das Landen im Wirkungsbereich erheblicher feindlicher Besetzungen oder Befestigungen ist unmöglich; die diesbezüglichen russischen Landungsmanöver haben dies zur Evidenz bewiesen. Dagegen muss festgestellt werden, dass offene Küstenbefestigungen gegen Landungsunternehmungen nur dann Werth haben, wenn genügend Truppen zur Vertheidigung der Küste

vorhanden sind, oder ein Ausbooten an anderer Stelle nicht möglich ist. Gelingt es dem Angreifer, seitwärts ausser Schusslinie der Befestigungen auch nur wenige Truppen zu landen, so sind diesen gegenüber offene Küstenbefestigungen sofort wehrlos. Die beste Sicherung für das erste Ausbooten wird immer durch die Ueberraschung geboten. Es ist daher eine Erkundung der Küstenstelle durch vorausgeschickte Schiffe ein Unding, da dies den Gegner sofort über den voraussichtlichen Landungspunkt orientiren und ihm Zeit zu Gegenmassregeln geben würde. Höchstens zur Täuschung des Gegners könnte ein derartiges Verfahren Anwendung finden. Die Erkundung der voraussichtlichen Landungsstellen muss schon vor Beginn der Operation über See erfolgt sein, oder man wird versuchen müssen, an der nach der Karte gewählten Stelle sofort die Avantgarde auszuschiffen. Von grosser Wichtigkeit für schnelle ordnungsmässige Landung ist einheitliche Leitung derselben, welche durch Signalverbindung unter den Schiffen und Telephonverbindung mit dem Lande am besten sichergestellt werden kann. Jede Division braucht etwa 2 km Küstenraum zum Landen, da die Schiffe genügend weit von einander ankern müssen, um sich bei Wind, Seegang und Strömung nicht gegenseitig zu gefährden. Die Reihenfolge, in welcher Truppen und Material gebraucht und ausgeschifft werden, war schon während der Seereise in der Fahrtordnung der Flotte vorgesehen.

Die Ausführung der Landung ist dann in der Regel etwa folgende: Die Avantgarde fährt die letzte Strecke mit einigen eskortirenden Kriegsschiffen voraus und landet möglichst überraschend, eventuell bei Nacht. Die Landungsstelle wird, wenn nur durch Ausbooten an offener Küste gelandet werden kann und auch das Gros an derselben Stelle ausschiffen soll, sofort mit einigen leichten Erdwerken umgeben, welche brückenkopfartig angelegt und mit der Zeit verstärkt werden. Nach Landung der Avantgarde folgt die Ausschiffung der Kavallerie,

welcher die erste Aufklärung obliegt, demnächst des Gros der fechtenden Truppen, zuletzt der Kolonnen, Trains und Vorräthe. Zu Beginn des Landens wird daher meist die Aufstellung der Transportflotte in drei Treffen beizubehalten sein. Grossen Vortheil würde es allerdings bringen, wenn 2—3 Stunden Vorsprung der Avantgarde genügen würden, diese sammt ihrem Material zu landen, so dass dann bei Ankunft des Gros der Transportflotte in erster Linie die Schiffe mit den fechtenden Truppen, in zweiter Linie diejenigen mit Trains und Material aufmarschiren und ausschiffen könnten. Dies wird jedoch nur möglich sein, wenn eine Bedrohung von der Landseite nicht zu befürchten ist. Andernfalls wird das Material der Avantgarde erst nach dem Gros der fechtenden Truppen ausgeladen werden können. Das gesammte Ausschiffen muss mit grosser Eile durchgeführt werden, denn je schneller die Landung beendet ist, desto weniger läuft sie Gefahr, gestört zu werden. Die günstigste Zeit zum Anlaufen der Küste ist die Morgendämmerung, weil so die Landung am überraschendsten erfolgen kann und der Tag zum Ausschiffen zur Verfügung steht. Reicht dieser nicht aus, so wird das Ausschiffen in der Nacht, mit Scheinwerfern beleuchtet, fortgesetzt. Zur Beobachtung von Land und See wird man auch den Fesselballon ausnutzen können. Zum Ausbooten des gesammten Transportes an der offenen Küste genügen die gewöhnlichen Schiffsboote nicht, sondern es müssen den Transportdampfern besonders konstruirte Prahme mitgegeben werden, welche speciell zum Landen der Pferde und des schweren Materials dienen. Zu diesem Zweck geeignete Fahrzeuge müssen bei uns erst konstruirt und in genügender Zahl hergestellt werden, um alle Transportdampfer damit auszurüsten. Ihre Grösse wird nach oben dadurch begrenzt, dass sie noch von den Transportschiffen an Bord genommen und beim Gebrauch ausgeschwungen werden können, nach unten dadurch, dass sie genügend Raum und Tragfähigkeit zum Landen des schwersten mitgeführten Materials haben müssen.

Die Engländer verwenden hierzu Faltboote, welche ca. 50 Mann ausschliesslich Besatzung aufnehmen, die Russen zerlegbare Stahlprahme von 13 m Länge, $3^1/_2$ m Breite und 1 m Tiefe, welche ca. 200 Mann oder 1 kompletes Geschütz fassen. Das russische Modell soll sich gut bewährt haben, und dürften sich daher für uns Versuche mit solchen Booten empfehlen. Die Boote von den Schiffen zur Küste und zurück zu rudern, würde zu kraft- und zeitraubend sein; es werden daher zum Schleppen der Boote Dampfbarkassen verwendet, mit denen die Mehrzahl der Transportschiffe ausgestattet sein muss. Auch die Boote der eskortirenden Flotte können beim Ausschiffen Verwendung finden. Die Pferde müssen ausgebootet und hierzu mit den Hebewerken über Bord gelassen oder auf aussenbords angehängten Rampen in die Boote geführt werden. Sie schwimmen zu lassen ist zu verwerfen, denn einerseits verursachen sie am Ufer Unordnung und Zeitverlust, andererseits geht dabei erfahrungsmässig ein Theil verloren; so sind den Amerikanern bei der Landung auf Cuba 7 Prozent der schwimmenden Pferde ertrunken. Für das Landen der schweren Artillerie und der übrigen schweren Fahrzeuge müssen am Strande kleine Landungsbrücken aufgestellt werden, deren Material vorbereitet mitgeführt wird. Die Sammelpunkte der Truppen dürfen nicht unmittelbar am Strande gelegen sein, um dort allen Raum für das Ausbooten frei zu halten; auch werden die später gelandeten Ergänzungsbestände und Vorräthe vor ihrer Ausgabe dort gelagert werden müssen.

Gelingt es nun aber, in der Nähe eines Hafens zu landen, so dass Aussicht vorhanden ist, diesen überraschend von der gelandeten Avantgarde besetzen zu lassen und hier einen Theil des Gros und das schwere Material auszuschiffen, so wird die Avantgarde — Infanterie, einige leichte Geschütze, etwas Kavallerie und die Pioniere — sobald sie ausgebootet ist, die etwa vorhandenen Küsten-Wachtposten aufheben, die telegraphischen und Signalverbindungen längs der Küste unter-

brechen und sich gegen den Hafen wenden, um diesen in Besitz zu nehmen. Ist dies erfolgt, so wird der Transportflotte das Signal zur Annäherung gegeben. Ein wesentlicher Vortheil der Landung in einem grösseren Hafen oder einer geschlossenen Bai besteht in der Möglichkeit der Absperrung nach der See, sei es durch Artillerie, durch Seeminen oder durch eine beschränkte Anzahl von Kriegsschiffen, wodurch eine Störung der Landung durch feindliche Seestreitkräfte sehr erschwert wird. An offener Küste wird dies unter Einsatz vieler Wachtschiffe nur sehr bedingt zu erreichen sein. In der Umgebung des Hafens werden zum Schutz nach der See- und Landseite Erdwerke aufgeführt und mit Geschützen und Maschinengewehren armirt. Im Hafen werden die Piers aufgeräumt, um genügend Platz für das Ausschiffen zu gewinnen. Die vorhandenen Anlegestellen werden erweitert und improvisirte Ausladebrücken und Stege aus dem hierzu mitgeführten Material unter Benutzung der Prahme und Brückentrains eingebaut, um das Ausschiffen mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zu beschleunigen. Die Piers und Landebrücken werden zunächst von solchen Schiffen benutzt, welche vorzugsweise Pferde, Artillerie und schweres Material führen, während die Infanterie in Booten landet und sofort durch starke Arbeiterkommandos beim Ausladen hilft. Es kann wünschenswerth sein, zunächst einige schwere Geschütze an Land zu schaffen und diese sofort am Ufer seewärts zum Schutz des Hafens in Stellung zu bringen. Sobald die fechtenden Truppen ausgeschifft sind, soll der Vormarsch eingeleitet werden. Eine zum Schutz der Kolonnen und Trains zurückgelassene Abtheilung wird das Nachziehen derselben sicherstellen. Der Ortsbesitz des Ausschiffungshafens wird zunächst noch von den eskortirenden Kriegsschiffen genügend gesichert werden, falls die Schlachtflotte die Seeherrschaft behaupten kann.

Die gelandeten Truppen sollen mit Proviant auf mehrere Tage und mit Wasser versehen sein, um, unabhängig von den Trains, die Operationen beginnen zu können.

Die erforderliche Zeit zum Landen ist erheblich kürzer als die zum Verladen. Hierzu wirkt schon der natürliche Drang der Truppe mit, schnell auf festen Boden zu kommen. Einen Anhalt geben folgende Daten: Lord Cochrane landete in Amerika an offener Küste 18 000 Mann in 5 Stunden; im Krimkriege bewerkstelligten die Engländer die Ausschiffung von 45 000 Mann, 83 Geschützen und einigen Hundert Pferden in circa 11 Stunden. Die Franzosen allerdings gebrauchten bei dieser Gelegenheit wesentlich mehr Zeit, und das Landen der Trains zog sich derart in die Länge, dass mehrere Tage vergingen, bis die Operationen begonnen werden konnten. Die Russen haben bei einem Landungsmanöver im Schwarzen Meer eine schwache Division in 11½ Stunden gelandet, wobei die Dampfer 5—6 km von der Küste ankern mussten. Der Marine-Schriftsteller Degouis berechnet unter mittleren Verhältnissen die Landung von 25 000 Mann Infanterie, 1000 Reitern und 60 Geschützen auf 6 Stunden. Wenn die Landung theilweise in einem Hafen geschehen kann, so wird sich dieser Zeitbedarf wesentlich herabmindern lassen.

Sobald das Landungskorps ausgeschifft ist, hängt die weitere Aufgabe der Transportflotte und der sie eskortirenden Kriegsschiffe von den maritimen Machtverhältnissen der kriegführenden Staaten ab. Beherrscht der Angreifer die See, so kann die Transportflotte als schwimmende Basis des Landungskorps an der feindlichen Küste verbleiben, oder sie wird die Heranführung des Nachschubes und Ersatzes aus der Heimath bewirken; kann der Angreifer aber nicht die Herrschaft zur See dauernd behaupten, so wird er versuchen müssen, seine Kriegs- und Transportschiffe der Einwirkung der feindlichen Kriegsflotte durch schleunigen Rückzug in die heimischen Gewässer zu entziehen.

Operationen.

Die Operationen des gelandeten Expeditionskorps werden im Allgemeinen nach den Grundsätzen der Truppenführung geleitet werden können, und sollen im Folgenden nur die beson-

deren Verhältnisse, welche bei Landungsoperationen Platz greifen, besprochen werden.

Schon der bekannte Marine-Schriftsteller Mahan hebt hervor, dass das Charakteristische einer Landungsoperation die Offensive ist. Die Kriegsgeschichte lehrt, wie selbst nach kühn ausgeführten Landungen, zum Beispiel bei Abukir oder Cape Breton, der Erfolg der weiteren Operationen dadurch vermindert wurde, beziehungsweise verloren ging, dass bei dem Vormarsch eine übergrosse Vorsicht angewandt und nicht erkannt wurde, dass die Energie und Schnelligkeit der Durchführung alle strategischen Nachtheile der Operation aufhebt. Schnelle und wuchtige Operationen mit eng versammelten Kräften auf der Linie des kürzesten Widerstandes sind für den Erfolg von Landungsoperationen unerlässlich. Die Defensive nach der Ausschiffung ist nur dann geboten, wenn erst ein zu erwartender Nachschub an Streitkräften die Ueberlegenheit über den Gegner bringen soll. Sonst wird ein rein defensives Festsetzen nach der Landung nur selten zu dauernden Erfolgen, wie die Wellingtons bei Torres Vedras, führen können. Erstes Operationsziel sind jeweils die entgegenstehenden feindlichen Streitkräfte. Zu ihrer Bekämpfung ist es von der grössten Wichtigkeit, dass Mannschaften und Pferde in gutem, leistungsfähigem Zustand gelandet werden, damit der Vormarsch ohne Aufenthalt beginnen und der Truppe eine beträchtliche Leistung zugemuthet werden kann, ohne dass starke Abgänge in der an sich beschränkten Zahl der Kombattanten eintreten. Während des Vormarsches auf das Operationsziel können die Mittel des durchzogenen Gebiets voll zur Kompletirung der Ausrüstung und Verpflegung ausgenutzt werden; doch darf dadurch die Schnelligkeit der Operation und die Leistungsfähigkeit der Truppe nicht beeinträchtigt werden; zu weit ausgedehnte Requisitionen kosten aber die Truppe erfahrungsmässig viel Zeit und Kraft. Immerhin wird der geringere Umfang eines Invasionskorps bei schnellem Fortschreiten der Offensive

oft erlauben, den Verbrauch an Lebensmitteln aus den Hülfsmitteln des Landes zu ergänzen. Zumeist wird bei Landungsoperationen die Entfernung zum Operationsziel keine grosse sein. Aber auch bei Zurücklegung grösserer Entfernungen wird man bestrebt sein müssen, sich von den rückwärtigen Verbindungen unabhängig zu machen. Die bedeutenden Fortschritte, welche die Technik neuerdings in der Herstellung konservirter, konzentrirter und gepresster Nahrung für Mann und Pferd gemacht hat, werden die Mitführung der Verpflegung auf längere Zeit ermöglichen, umsomehr als schon in der Ausrüstung des Expeditionskorps auf solche Verhältnisse besonders Rücksicht genommen wird. Auch kann sich das Invasionskorps im Verlauf der Operationen durch Einnahme eines bedeutenden Platzes selbst eine Basis in Feindesland schaffen. Eine dauernde Basirung auf die Küste und das Heimathland ist daher nicht unbedingt erforderlich. Napoleons Feldzug in Aegypten beweist, dass ein Heer jahrelang ohne Verbindung mit der Heimath sich selbst in einem wenig reichen Landstrich mit Erfolg zu halten im Stande ist. In einem civilisirten, gut bevölkerten und reichen Lande wird dies noch wesentlich leichter sein, da sich hier Verpflegung, Pferdeersatz, Materialergänzung und sogar Herstellung von Munition aus den örtlichen Hülfsmitteln wird bewirken lassen. Das Aufrechterhalten einer sehr langen Verbindung bis zur Basis kann dem Invasionskorps gefährlich werden, weil dessen ohnehin beschränkte Kräfte hierdurch über Gebühr geschwächt werden. Wenn die Kriegsflotte die Herrschaft zur See erkämpft hat, so wird sie im Stande sein, sowohl die Basis an der Küste dauernd sicherzustellen, als auch eine Verlegung derselben auf dem Seewege mittelst der Transportflotte nach einem anderen Küstenpunkt vorzunehmen, so dass das Invasionskorps auf eine neue Basis zu operirt wodurch seine Beweglichkeit bedeutend gesteigert wird, wie dies der berühmte Zug Shermans nach Savannah im Secessionskrieg gezeigt hat. Eine noch grössere Beweglichkeit gewinnt das Landungskorps, wenn

es nach Erreichung eines gewissen Operationszweckes wieder auf die Transportflotte verladen wird, um zur See nach einem anderen Angriffspunkt der feindlichen Küste überführt zu werden.

Ein Landungskorps ist besonders darauf angewiesen, mit seinen Kräften Haus zu halten. Schwer erkaufte Siege können auf die Dauer wie Niederlagen wirken. Man wird deshalb gegen die defensive Kraft der Landesvertheidigung die Operationsfähigkeit des Landungskorps voll ausnutzen müssen, um zeit- und kraftraubende Unternehmungen, wie zum Beispiel Angriffe auf verstärkte Stellungen oder auf Befestigungen, welche umgangen werden können, zu vermeiden. Hauptsache bleibt die überraschende Schnelligkeit der Operation; bei dem Kampf am Operationsziel müssen natürlich alle Kräfte rücksichtslos eingesetzt werden.

Hat die Schlachtflotte die Seeherrschaft gewonnen, so kann sie die Sicherung der Basis und des Nachschubs aus der Heimath übernehmen oder mit den gelandeten Truppen kooperiren oder durch selbständige Operationen gegen Kriegs- und Handelshäfen des Gegners diesen schädigen, unter Umständen sogar durch Scheinlandungen feindliche Streitkräfte binden.

Werden die Operationen der gelandeten Truppen längs der Küste geführt, oder ist das Operationsziel ein Hafen oder eine Küstenbefestigung, so wird Operation und Gefecht beim Invasionskorps und bei der Flotte einheitlich geleitet werden müssen. Während der Marschbewegungen bildet dann die begleitende Flotte nicht nur einen gewissen Schutz und einen Kraftzuwachs, sondern auch die bewegliche Basis, welche dem Invasionskorps immer die Operationsfreiheit sichert. Beim Gefecht nahe der Küste stellen die Kriegsschiffe bewegliche schwere Batterien dar und sind durch ihr Artilleriematerial und durch ihre Panzerung der Feldartillerie so weit überlegen, dass ihre Bekämpfung durch solche ausgeschlossen erscheint. Nur durch den indirekten Schuss schwerer Feldhaubitzen wird gepanzerten Schiffen über-

haupt Schaden zugefügt werden können. Je mehr das Feuer der Kriegsschiffe flankirend in das Gefecht am Lande eingreifen kann, um so länger und intensiver kann es wirken. Die Mitwirkung der Flotte in der Schlacht an der Alma bietet hierfür ein lehrreiches Beispiel. Von grösster Wichtigkeit ist in solchem Falle die Befehlsverbindung zwischen Land- und Seestreitkräften, damit der Oberbefehlshaber auch die Aktion der Kriegsschiffe zu beeinflussen im Stande ist. Die Flotte wird dann in der Lage sein, in dem Moment der Entscheidung ihre ganze Feuerkraft einheitlich einzusetzen, sie wird einen Rückzug des Gegners längs der Küste geradezu verhindern können, andererseits dem Rückzug der eigenen Truppen längs der Küste einen wesentlichen Schutz zu verleihen vermögen.

Die engste Kombinirung der Operationen von See- und Landstreitkräften muss bei gemeinschaftlichem Angriffe auf Städte oder Befestigungen an der Küste stattfinden. Es wird daher darauf ankommen, den Angriff der gelandeten Truppen und der Kriegsschiffe in Uebereinstimmung zu bringen. Kleine Küstenbefestigungen oder provisorisch befestigte Hafenstädte werden solchem umfassenden Angriff nicht lange widerstehen können. Es ist überhaupt zweifellos, dass der grösste Theil der zur Zeit bestehenden Küstenbefestigungen einen energischen Angriff von der Landseite nicht aushalten kann. Aber auch für eine grosse Küstenfestung gestaltet sich die Lage wesentlich ungünstiger als für eine Landfestung, weil bei ihr die Durchführung des planmässigen Angriffs von zwei Seiten gleichzeitig erfolgt.

Wenn die Schlachtflotte aber die Herrschaft zur See nicht behaupten kann und vor den gegnerischen Seestreitkräften zurückweichen muss, so werden die Operationen des gelandeten Korps zum reinen Landkrieg.

Wiedereinschiffung.

Eine Wiedereinschiffung der Landungstruppen ist nur dann möglich, wenn die Kriegsflotte insoweit das Meer beherrscht, dass sie den Truppentransport über See schützen kann. Die Wiedereinschiffung wird einer schnellen Durchführung bedürfen, wenn der Gegner noch im Felde steht; sie ist nach einer Niederlage schwierig, aber keineswegs unausführbar oder aussichtslos, wie dies von mancher Seite behauptet wird. Es dürfte vielmehr selbst einem überlegenen Verfolger schwer werden, das Einschiffen zu verhindern; allenfalls wird er den Führer der Landungstruppen zwingen, einen Theil des Materials und der Fahrzeuge zurückzulassen, um noch alle fechtenden Truppen an Bord zu bekommen. Das Haupterforderniss für das Gelingen der Einschiffung bildet strenges Aufrechterhalten der Ordnung. Es ist schon die Nothwendigkeit hervorgehoben worden, die Landungsstelle fortifikatorisch abzuschliessen. Kann an demselben Platze wieder eingeschifft werden, so wird eine rechtzeitige Besetzung dieser befestigten Stellung dem Verfolger meist genügenden Aufenthalt bereiten; denn auch die Schiffsgeschütze der eskortirenden Kriegsschiffe können in der Vertheidigung dieser Stellung ausgenützt werden. Muss die Wiedereinschiffung aber an einem anderen Platze erfolgen, so ist dort die sofortige Anlage einer brückenkopfartigen Vertheidigungslinie von Erdwerken eventuell mittelst Landung von Matrosenabtheilungen und Beitreibung von Arbeitern zu bewirken.

Die Wiedereinschiffung kann den Zweck haben, die Landungstruppen nach einem anderen Punkte der feindlichen Küste zu befördern, mithin das Kriegstheater zu wechseln. Es muss dann nach denselben Grundsätzen verfahren werden, welche in dem Abschnitt „Verladen“ entwickelt sind. Doch ergiebt sich hierbei die Schwierigkeit, das Eintreffen zur Wieder-

einschiffung in der Reihenfolge zu regeln, dass es im Allgemeinen dem Verladeplan entspricht, das heisst Alles in umgekehrter Ordnung, als es bei der erneuten Landung gebraucht wird. Das Wiedereinschiffen zu einer neuen Operation erfordert daher mehr Zeit als das zur Rückkehr in die Heimath und darf nicht erst unter dem Druck der feindlichen Streitkräfte eingeleitet werden.

B. Anwendung.

I. Betrachtungen über Landungsoperationen in Verbindung mit Landkriegen.

Operationen über See in Verbindung mit Landkriegen sind nur praktisch als Nebenoperationen, oder als Schlussaktion, wenn die Hauptschläge gefallen sind. Gegenwärtig wird aber in unseren Militärkreisen zumeist die Ansicht vertreten, dass Operationen über See in Verbindung mit dem Landkriege überhaupt werthlos oder gar schädlich seien, indem der Einsatz der dabei verwendeten Truppen als Verstärkung des zu Lande operirenden Heeres mehr Erfolg verspreche. Schon die Geschichte des Feldzuges 1870/71 lehrt das Gegentheil, wenn man erwägt, wie bedeutende Kräfte für den Küstenschutz bereit gehalten werden mussten und so auf dem Kriegsschauplatz vorerst ausfielen, ohne dass die Franzosen die von ihnen geplanten Truppenverschiffungen auch nur ins Werk zu setzen versucht haben. Es waren dies vier Infanteriedivisionen und $^{1}/_{3}$ — $^{1}/_{2}$ der Besatzungs- und Ersatztruppen, welche angewiesen waren, sich zur Verwendung an der Küste bereit zu halten, während gegen Dänemark eine Division weitaus zur Sicherung genügt hätte.

In einem künftigen grossen Landkrieg, den wir möglicher Weise nach beiden Fronten gleichzeitig zu führen haben werden und der dann auf den beiden Kriegstheatern unsere gesammten Streitkräfte in Anspruch nehmen wird, würde eine Landung starker feindlicher Kräfte, etwa 2—3 in zwei Transporten eintreffender Korps in Jütland und ein Vordringen dieser Truppen in Verbindung mit auch nur schwachen dänischen Streitkräften

für uns eine sehr schwierige Lage schaffen. Die dieses Jahr laut Zeitungsberichten in Aussicht genommenen grossen französischen Landungsmanöver lassen derartige Pläne wohl im Bereich der Möglichkeit erscheinen; auch die russische Armee hat mehrfach Landungsübungen in grösserem Umfange gemacht. Eine derartige Lage ist natürlich nur denkbar, wenn es den Gegnern gelungen ist, unsere Schlachtflotte zu schlagen und die Herrschaft zur See zu gewinnen, doch beweist ihre Möglichkeit, wie heutzutage selbst für die Deckung unserer Landoperationen die Mitwirkung einer starken Flotte unerlässlich ist. Um so mehr bildet die Stärke der Flotte für uns die Voraussetzung für erfolgreiche Operationen über See. Denn nur, wenn unsere Schlachtflotte die Herrschaft in der Ost- oder Nordsee erkämpft hat, werden wir in der Lage sein, durch eine Kooperation mit einem Landungskorps unseren Feldkrieg zu unterstützen. Landungsoperationen in Verbindung mit grossen Landkriegen sind für uns gegenwärtig nur gegen Frankreich und Russland zu denken, da die geographische Lage der Grossmächte andere Eventualitäten ausschliesst und Dänemark nicht als Grossmacht gelten kann.

Gegen Frankreich wird eine grosse Landungsoperation während der entscheidenden Phasen des Feldkrieges nicht wirksam erscheinen, weil das für eine Landung geeignete Operationsziel fehlt, indem Paris durch seine Befestigung und seine Lage für die Operationen eines selbst starken Landungskorps keinen Erfolg verspricht. Erst im letzten Stadium eines siegreichen Feldzuges kann eine grosse Operation nach den französischen Küsten von Werth für uns sein, um dadurch in von unseren Operationslinien weit ab liegenden Landestheilen die Dauer des nationalen Widerstandes zu beschränken. Ueberraschende Landungen schwächerer Detachements dagegen werden auch in den Anfangsstadien des Krieges wesentlichen Nutzen bringen: sie gefährden die Küstenstädte, erschweren die Zufuhr von Kriegsmaterial und Verpflegung aus dem Aus-

lande — die allein Frankreich 1870/71 in den Stand gesetzt hat, die Volksbewaffnung in dem erreichten Umfange durchzuführen — und zwingen den Gegner, namhafte Streitkräfte längs der Küste zurück zu lassen, welche dann auf dem Hauptkriegsschauplatz ausfallen. Voraussetzung für solche Operationen ist der Sieg unserer Schlachtflotte über die französische und die Behauptung des Uebergewichts zur See unsererseits im Atlantischen Ocean. Immer aber wird eine Landung deutscher Truppen in Frankreich nur ein Unternehmen von untergeordneter Bedeutung sein.

Nicht so gegenüber Russland. Wenn zum Beispiel nach einem siegreichen Vordringen unserer Armeen Polen in unsere Hände gefallen wäre, ohne dass sich Russland zu einem für uns annehmbaren Frieden herbeilassen wollte, so müssten wir uns entweder unter Occupation des eroberten Gebietes auf die abwartende Defensive beschränken und die Gefahren in Kauf nehmen, welche ein In die Länge ziehen des Feldzuges für uns im Gefolge hat, oder wir müssen die Offensive nach dem Innern Russlands fortsetzen, um in Moskau oder Petersburg den Frieden zu erzwingen, eine Offensive, der schon die Natur des Landes auf Schritt und Tritt grosse Schwierigkeiten entgegensetzt. Die Landung stärkerer Truppen an der Küste des Finnischen Meerbusens und deren Vorrücken auf Petersburg würde hier eine wirksamere Operation bilden und einen viel stärkeren Druck zum Frieden auf die russische Regierung ausüben. Für eine solche Operation liegen die Verhältnisse günstig. Da es nicht schwer fallen dürfte, die schmalen Fahrwasser der Belte zu sperren, so wird eine Einwirkung aus der Nordsee gegen unsere Schlacht- oder Transportflotte verhindert werden können. Unsere Kriegsflotte ist der russischen wesentlich überlegen; es muss daher mit der Möglichkeit gerechnet werden, dass letztere sich auf keine Seeschlacht einlässt, sondern sich in einen der befestigten Häfen zurückzieht, wo sie blockirt werden müsste. In diesen Häfen würde sie aber einem kom-

binirten Angriff von der See- und Landseite aus nicht lange widerstehen können und unserer Kriegsflotte bald die Herrschaft zur See überlassen. Solange wir aber den Seeweg beherrschen, ist mehrmalige Fahrt der Transportflotte und dauernder Nachschub aus dem Heimathlande möglich. Die Entfernung von unseren Ostseehäfen zum Finnischen Busen entspricht kurzer Seereise und ermöglicht enge Beladung der Transportflotte. Bei der geringen Eisenbahnentwickelung ist es gar nicht möglich, dass Russland seine ganze Ostseeküste durch Truppen gegen eine Landung sichert. In Verbindung mit der Flotte und gestützt auf die Küste kann ein deutsches Invasionskorps auch gegen überlegene russische Kräfte längere Zeit operiren. Die Küste der Ostsee kann sogar als Operationsbasis für die Offensive einer Armee gegen Moskau gelten, welche vom Finnischen Meerbusen nur die halbe Entfernung und zwar unter weit günstigeren Geländeverhältnissen für den Vormarsch zurückzulegen hätte, als von der deutsch-polnischen Grenze aus.

Durch die grosse Leistungsfähigkeit der modernen Eisbrecher wird auch der Winter nicht zum Abbrechen einer derartigen Operation zwingen.

Die ganzen Küstenverhältnisse im Finnischen Meerbusen können für Landungen als günstig bezeichnet werden; weder Ebbe und Fluth noch erhebliche Brandung erschweren die Ausschiffung. Häufig finden sich Strecken, wo das flache Wasser nur ein bis zwei Kilometer in die See hinausreicht, so dass Kriegs- und Transportschiffe relativ nahe an der Küste ankern können und das Ufer von den Schiffsgeschützen beherrscht wird. Das Ausschiffen wird daher zumeist in breiter Front ohne Schwierigkeiten erfolgen können und werden grössere Truppenmassen in kurzer Zeit an der Küste zu landen vermögen.

II. Betrachtungen über Landungsoperationen gegen Mächte, welche nur über See zu erreichen sind.

Hierfür bieten die Annahmen kriegerischer Verwickelungen mit England oder Amerika interessante Beispiele, weil sie wegen der Verschiedenheit der Entfernung, auf welche der Truppentransport statt zu finden hat, wegen der Verschiedenheit in der Stärke der See- und Landstreitkräfte dieser beiden Gegner und schliesslich wegen der Verschiedenheit der territorialen Ausdehnung genannter Länder zu ganz verschiedenen Massregeln auffordern.

Ein Konflikt mit England muss von Deutschland ins Auge gefasst werden, denn der gewaltig aufstrebende deutsche Handel bildet für Englands Macht eine mindestens ebenso grosse Gefahr, als das Vordringen der Russen gegen Indien. Bei einem reinen Seekriege mit England würden wir höchstens zu Beginn der Operationen auf Erfolg rechnen können. Bald würde England so gewaltige Seestreitkräfte in Aktion zu bringen im Stande sein, dass wir auf die reine Defensive angewiesen wären, auf deren glücklichen Ausgang kaum gerechnet werden kann. Selbst der Abschluss einer Allianz mit Russland würde zwar England auf die Dauer schädigen, aber nie eine direkte Bedrohung dieses Staates ergeben. Nur ein Bündniss mit Frankreich bedroht England thatsächlich, doch hat letzteres durch seine geographische Lage und durch den grossen Zeitaufwand, den jede Operation Alliirter erfordert, immer noch die Möglichkeit, bei rechtzeitigen Rüstungen eine maritime Ueberlegenheit selbst gegen diese Allianz aufzustellen.

Englands Schwäche ist nun das, was unsere Stärke aus-

macht, nämlich die Landarmee. Das englische Heer entspricht weder quantitativ noch qualitativ der Grossmachtstellung oder auch nur dem Umfang des Landes, da England von der Ueberzeugung ausgeht, dass jede Invasion seines Bodens durch die Flotte verhindert werden kann. Diese Ueberzeugung ist nun aber keineswegs gerechtfertigt, denn wenn auch England nach einiger Zeit gewaltige Seestreitkräfte zu entfalten vermag, ist doch das, was es in den allerersten Tagen kampfbereit hat, nicht so überwältigend, dass nicht auch ein zur See wesentlich schwächerer Gegner, der seine Kampfmittel zusammenhält und schlagfertig hat, Aussicht auf einen zeitweiligen Erfolg hätte. Die Massnahmen, welche Deutschland im Falle eines mit England drohenden Krieges militärisch zu ergreifen hat, lassen sich also dahin präcisiren, dass es unser Bestreben sein muss, Verhältnisse zu schaffen, die es ermöglichen, Theile unseres Landheeres an die englische Küste zu werfen, um so die Entscheidung vom Meer auf das Land und zwar in das feindliche Land zu verlegen, wo unsere Truppen den englischen schon an Qualität weit überlegen sind und Englands gewaltige Flottenmacht auf den Sieg nicht mehr den geringsten Einfluss nehmen kann.

Die Landstreitkräfte, über welche England verfügt, bestehen aus dem Feldheer, der Armeereserve, der Miliz, den Volonteers und der Yeomanry. Von diesen können aber bei einer überraschenden Invasion zunächst nur Feldheer mit Armeereserve in ihrem ganzen Umfang in Betracht kommen. Schon die Miliz bedarf zu ihrer Versammlung und Ausrüstung so viel Zeit, dass sie nur mit geringen Theilen im Stande sein wird, das Feldheer im ersten und entscheidenden Kampf zu unterstützen. Volonteers und Yeomanry können in so kurzer Zeit nichts Erhebliches an kriegsbrauchbaren Formationen in Aktion bringen; auch muss auf ihren geringen Gefechtswerth hingewiesen werden, der sie unseren gut geschulten Truppen gegenüber nicht als bedrohlichen Gegner erscheinen lässt. Das

englische Feldheer formirt sich nominell aus 3 Armeekorps zu je 3 Divisionen. Von diesen Korps besteht jedoch das dritte zur Hälfte aus Milizen, so dass es entweder erst kompletirt werden muss und dann zur Mitwirkung bei den ersten entscheidenden Schlägen zu spät kommt, oder es wird in seiner Friedensstärke sofort zur Verwendung herangezogen, kann dann aber den Stand einer Divison nicht wesentlich übersteigen. Vom II. Armeekorps stehen 2 Divisionen und 1 Kavalleriebrigade in Irland, von denen jedenfalls der grössere Theil dort verbleiben muss, um eine Unterstützung der deutschen Invasion durch die Irländer, denen sie die ersehnte Freiheit bringen würde, zu verhindern. Als sofort verwendungsbereit sind also zu betrachten: 3 Divisionen des I. Armeekorps, etwa 2 Divisionen des II. Armeekorps und etwa 1 kombinirte Division des III. Armeekorps sowie 3 Kavalleriebrigaden. Da nun die Kriegsstärke einer englischen Division nur rund 10 000 Mann, die einer deutschen rund 16 000 Mann beträgt, so würden 4 deutsche Divisionen und 1 Kavalleriedivision bereits die Ueberlegenheit über die englische Feldarmee haben. Wir sind aber in der Lage, in kürzester Zeit 6 Infanteriedivisionen oder 5 Infanterie- und 1 Kavalleriedivision nach England überzusetzen. Wie eine derartige Operation über See gegen England zu führen sei, kann natürlich hier nicht erörtert werden. Die Ueberfahrt ist bei leidlichem Wetter in wenig mehr als 30 Stunden von unseren Nordseehäfen aus durchzuführen. Die englische Küste bietet ausgedehnte Strecken, welche für eine Landung von Truppen geeignet sind. Das Land enthält so grosse Hülfsquellen, dass die Invasionsarmee dauernd aus denselben leben kann. Andererseits ist der Umfang der Insel nicht so gross, dass es der englischen Landesvertheidigung je gelingen könnte, eine einmal siegreiche Invasionsarmee mit der Zeit aufzureiben. Dass sich ein derartiger Krieg sehr in die Länge ziehen würde und daher einen bedeutenden Nachschub an Mannschaften erforderte, ist unwahrscheinlich. Das Material

wird sich zum grossen Theil im Lande ergänzen lassen. Von dem Aufrechterhalten der Verbindung mit dem Heimathlande kann daher ohne schwere Bedenken abgesehen werden.

Es ist zweifellos, dass das erste Operationsziel jeder Invasion in England die englische Feldarmee, das zweite London sein muss. Wahrscheinlich werden diese beiden Objekte aber zusammenfallen, da die Feldarmee bei dem geringen Werth der Volonteers zur Vertheidigung der Londoner Befestigungen erforderlich ist, und man die Hauptstadt nicht gegen den gewaltigen Druck der öffentlichen Meinung unzureichend vertheidigt in die Hand des Angreifers fallen lassen wird. Ist aber London vom Invasionsheere genommen, so wird dieses nur noch den einen oder anderen der grossen Kriegshäfen in Besitz nehmen müssen, um sich eine Basis zu schaffen für seine Verpflegung und für die weiteren Operationen, welche alle Aussicht haben, zur Niederwerfung Englands zu führen.

Ganz anders müssten sich die Operationen gegen die Vereinigten Staaten von Nordamerika gestalten. Gerade mit diesem Staate hat es uns in den letzten Jahren nicht an politischen Reibungen vorwiegend aus kommerzieller Veranlassung gefehlt, die bisher zumeist durch Nachgeben unsererseits beigelegt worden sind. Da dieses Nachgeben aber seine Grenzen hat, so fragt es sich, welche Machtmittel wir eventuell entfalten können, um Uebergriffe der Vereinigten Staaten gegen unsere Interessen zu bekämpfen, beziehungsweise unseren Willen mit Gewalt durchzusetzen. Unser erster Machtfaktor ist hier unsere Flotte. Unsere Kriegsflotte hat alle Aussicht, den in zwei Oceanen auf weite Entfernungen zerstreuten Seestreitkräften der Vereinigten Staaten siegreich entgegenzu-

treten. Es ist aber ausgeschlossen, dass schon die Niederlage ihrer Flotte die Vereinigten Staaten bei der grossen Ausdehnung und den gewaltigen Hülfsquellen des Landes zum Frieden zwingen würde. Nun hat unsere Flotte bei der geringen Zahl der amerikanischen Kauffahrer, bei dem derzeitig geringen Werth der noch nicht einmal pacifizirten amerikanischen Kolonien und bei der vorzüglichen Befestigung der grossen amerikanischen Handelshäfen, welche nicht ohne schwere Verluste niederzukämpfen und mit unseren Seestreitkräften nicht gleichzeitig zu blockiren sind, kein Mittel, um durch weitere erfolgreiche maritime Operationen diesen Gegner zum Nachgeben zu zwingen. Es muss sogar mit der Möglichkeit gerechnet werden, dass die Kriegsflotte der Vereinigten Staaten zunächst gar keine Seeschlacht wagt, sondern sich in ihren befestigten Häfen einer Entscheidung entzieht, um eine günstige Gelegenheit zu Theilerfolgen abzuwarten. Hieraus erhellt, dass ein Seekrieg allein gegen die Vereinigten Staaten nicht zum Ziele führen kann, sondern dass sofort eine kombinirte Aktion von Land- und Seestreitkräften eröffnet werden muss. Bei der grossen Ausdehnung der Vereinigten Staaten kann nun von einer Operation der Invasionsarmee nach dem Innern zur Eroberung des Landes nicht die Rede sein. Es ist aber begründete Aussicht vorhanden, dass siegreiche Unternehmungen an der atlantischen Küste, die Unterbindung der wichtigsten Import- und Exportadern im ganzen Lande eine so drückende Lage schaffen werden, dass die Regierung gern auf annehmbare Bedingungen eingehen wird, um Frieden zu erhalten.

Wenn deutscherseits in dem Augenblick, in welchem die Schlachtflotte entsendet wird, die Rüstungen des Transportgeschwaders und des Landungskorps beginnen, so kann angenommen werden, dass bei mittleren Verhältnissen nach etwa 4 Wochen dieses Korps seine Operationen auf amerikanischem Boden beginnen kann. Welchen Umfang wir demselben zu

geben im Stande wären, ist an früherer Stelle bereits erwähnt worden, und unterliegt es keinem Zweifel, dass die Vereinigten Staaten innerhalb dieser Zeit nicht im Stande sind, unseren Truppen eine ebenbürtige Armee entgegenzustellen. Gegenwärtig beträgt die reguläre Armee der Vereinigten Staaten 65 000 Mann, von denen aber nicht mehr als 30 000 in der Heimath verwendungsbereit sind; von diesen sind noch mindestens 10 000 Mann für Bewachung der Indianerterritorien und Besatzung der Küstenbefestigungen erforderlich, so dass etwa 20 000 Mann reguläre Armee für den Feldkrieg verfügbar bleiben. Ausserdem sind etwa 100 000 Mann Miliz vorhanden, von denen aber der grössere Theil schon im letzten Kriege dem Gestellungsaufruf nicht gefolgt ist; auch sind diese Milizen schlecht, zum Theil noch mit Vorderlader bewaffnet und noch schlechter ausgebildet.

Wenn auch eine überraschende Operation nach Amerika schon der Länge der Transportdauer wegen ausgeschlossen ist und nur die Landung überraschend erfolgen kann, so muss doch betont werden, dass gegen die Vereinigten Staaten bei ihrem Mangel einer geordneten Mobilmachungsvorbereitung im Frieden, bei der Unerfahrenheit ihres gesammten Personals und der Schwäche ihrer regulären Armee eine Beschleunigung der Invasion den Sieg wesentlich erleichtern wird. Zu einer dauernden Okkupation eines grösseren Territoriums der Vereinigten Staaten, zur Deckung der Operationslinien und Durchführung eines siegreichen Kampfes gegen alle Streitkräfte, welche diese uns im Laufe längerer Zeit entgegenstellen können, würde immerhin eine bedeutende Truppenmacht als erforderlich angesehen werden müssen. Eine derartige Operation wäre schon dadurch wesentlich erschwert, dass eine zweimalige Fahrt der Transportflotte nöthig würde, um die erforderliche Truppenzahl auf die weite Entfernung zu befördern. Es ist aber überhaupt fraglich, ob es einen Zweck

hätte, eine grössere Strecke Landes der Vereinigten Staaten längere Zeit zu okkupiren. Nicht der Umstand wird die Amerikaner zum Frieden bewegen, dass eine oder zwei ihrer Provinzen von dem Invasionsheer besetzt sind, sondern nur der gewaltige materielle Schaden, der dem ganzen Lande zugefügt wird durch die successive Wegnahme mehrerer der grossen atlantischen Hafenstädte, in welchen die Fäden des gesammten Volkswohlstandes der Vereinigten Staaten zusammenlaufen. Es wird sich also um eine Reihe von Landungsoperationen im engen Anschluss an die Flotte handeln, bei welchen wir in der Lage sind, in kürzerer Zeit mehrere dieser wichtigen und reichen Städte einzunehmen und sie durch Unterbrechung der Zufuhrwege, durch Zerstörung aller dem Staatswesen, dem Handel und der Vertheidigung dienenden Bauten, durch Wegnahme allen Kriegs- und Transportmaterials, schliesslich durch Auferlegung schwerer Kontributionen zu schädigen. Zu derartigen Unternehmungen werden wir mit geringeren Landstreitkräften auskommen, und es wird der amerikanischen Landesvertheidigung dennoch schwer werden, gegen ein derartiges Verfahren etwas Erfolgreiches zu unternehmen. Wenn auch ihr vorzüglich entwickeltes Eisenbahnnetz sie befähigt, in relativ kurzer Zeit ihre Truppen nach den verschiedenen Punkten der Küste zu konzentriren, so wird doch die Heranführung der Truppen, sowie die Zeit, welche vergeht, bis aus verschiedenen Scheinlandungen der eigentliche Landungspunkt erkannt ist, dem Invasionskorps meist die Möglichkeit lassen, seine Operation unter Mitwirkung der Flotte an diesem Punkte zu Ende zu führen. Das Landungskorps kann dann entweder den sich sammelnden gegnerischen Kräften offensiv entgegentreten oder sich durch Einschiffung einem Angriff entziehen, um an anderer Stelle von Neuem zu landen. Es verdient hervorgehoben zu werden, dass Deutschland die einzige Grossmacht ist, welche im Stande ist, die Vereinigten Staaten allein anzugreifen. Denn England

könnte zwar den Angriff zur See siegreich durchfechten, würde aber nicht in der Lage sein, seine Provinz Kanada zu schützen, in der sich die Amerikaner für alle zur See erlittenen Niederlagen entschädigen könnten. Von den anderen Grossmächten aber verfügt keine für sich allein über die erforderliche Transportflotte, um eine derartige Operation unternehmen zu können.

III. Betrachtungen über Kolonialexpeditionen.

Unter Kolonialexpeditionen sollen im Nachfolgenden alle solche Operationen verstanden werden, bei welchen nur kleinere Truppenmassen über See zum Krieg in ein Land transportirt werden, welches keinen wesentlichen Bestand an modern bewaffneten und ausgebildeten Truppen besitzt. Eine Kolonialexpedition im grössten Stil hat sich soeben in China vor unseren Augen abgespielt. Die Entsendung des Expeditionskorps nach Ostasien stellt für uns eine geradezu glänzende Leistung dar. Aus Freiwilligen haben wir Neuformationen aufgestellt und eine achtunggebietende Macht geschaffen, ohne in der Heimath, abgesehen von der Flotte, auch nur eine Kampfeinheit missen zu müssen. Und doch, obwohl wir uns als Meister der Improvisation gezeigt haben, hafteten der Unternehmung manche Mängel an, deren Abstellung diesmal unmöglich war. Unabweislich ist die Nothwendigkeit zu Tage getreten, die Verhältnisse für den Krieg in den überseeischen Ländern, welche für uns kommerziellen oder kolonialen Werth haben, schon im Frieden eingehend zu studiren und auf alle mögliche Weise vorzubereiten. Da die deutsche Heeresleitung früher die Verwendung grösserer Truppenabtheilungen in fernen Meeren ausser Betracht gelassen hatte, so fielen die Aufgaben für Operationen ausserhalb Europas ganz der Marine zu. Künftig wird die Leitung solcher Expeditionen vor allem dem Generalstab obliegen, und neben der bisherigen laufenden Orientirung über die Streitmacht der grösseren Staaten Asiens, Afrikas und Süd-Amerikas wird auch eine dauernde Vorbereitung kriegerischer Operationen gegen dieselben durchzuführen

sein, wie das im ersten Theil dieser Schrift näher erläutert ist. Die Massnahmen werden dann sehr verschieden ausfallen, je nachdem es sich um Pacifizirung grosser Landstriche, um gewaltsame koloniale Annexionen oder um Strafexpeditionen handelt. Die Feststellung der ersten Operationen aber wird stets gemeinschaftlicher Arbeit von Generalstab und Admiralstab bedürfen.

Die technischen Vorbereitungen sind zum Theil schon bei unseren Rüstungen für Ostasien erforderlich geworden, wobei werthvolle Erfahrungen gesammelt wurden. Die Charterung der Transportschiffe für den Truppentransport nach China hat in Folge des mässigen Umfanges der Expedition keinerlei Schwierigkeiten gemacht. Für das Expeditionskorps sind 18 Schiffe, für die Nachführung von Material und Vorräthen 5 weitere Schiffe verwendet worden, welche zum weitaus grössten Theil von unseren beiden grossen Schifffahrtsgesellschaften, dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie, gestellt wurden.

Die Einrichtung der Dampfer für den Truppentransport war dem Charterkontrakt zufolge von den Schiffsgesellschaften nach einem Einrichtungsplan zu bewirken, welcher ihnen in grossen Zügen von der Militärbehörde vorgeschrieben war. Die Nachtheile dieses Verfahrens haben sich einmal in der Verzögerung der Arbeit in Folge Streikens der Arbeiter gezeigt, wodurch die Ueberführung eines Theils der unfertigen Schiffe nach Wilhelmshaven nöthig wurde, dann aber auch darin, dass der verfügbare Raum nicht richtig ausgenutzt wurde. Die Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie zum Beispiel hatten an Truppen nur 65 Prozent ihrer normalen Belegung mit Passagieren geladen, so dass auf den Mann statt höchstens 2, annähernd 3 Netto-Tons Raum kamen. Auch auf die weitesten Entfernungen ist eine wesentlich engere Belegung als ausreichend erprobt, und es wird darauf Bedacht genommen werden müssen, auch unsere Einrichtungen so zu treffen, dass die Transportdampfer im

ganzen Umfang ihrer Ladefähigkeit ausgenutzt werden. Jedem Schiff wurde ein Dampfbeiboot, besondere Feuerlösch- und Rettungsapparate mitgegeben. Die innere Einrichtung der Dampfer für den Truppentransport kann als mustergültig bezeichnet werden. In den Zwischendecks, in welchen die Mannschaften zum grossen Theil untergebracht wurden, waren Seitenfenster eingerichtet und Dampfheizung und elektrische Ventilatoren angebracht. Für jeden Mann wurde ein Bett aufgestellt, die Kleidersäcke und dergleichen in Kleiderkammern mit 0,3 cbm Raum pro Mann untergebracht. Zahlreiche Tische und Bänke waren sowohl in den Mannschaftsräumen, wo sie hochgezogen an der Decke befestigt werden konnten, als auch an Deck vorhanden. Lazaretheinrichtung war für $2^1/_2$ Prozent der Transportstärke vorgesehen.

Der Mannschaftsbestand des Expeditionskorps war aus Freiwilligen des aktiven Dienstes, der Reserve und der Landwehr genommen und in neue Formationen zusammengestellt. Hieraus erwuchs der Landesvertheidigung der Vortheil, auf keinen Theil des stehenden Heeres verzichten zu müssen. Dem Expeditionskorps gereichte diese Zusammensetzung aber zum Schaden, denn obwohl die neuformirten Truppen auf Uebungsplätzen eingearbeitet wurden, genügte selbst die reichlich verfügbare Zeit nicht, um die Truppen wirklich zusammenzuschweissen, um so mehr, als das Mannschaftsmaterial nicht einwandfrei war. Es ist erforderlich, zu solchen Expeditionen als Hauptbestandtheil der Truppe aktiv dienende Soldaten zu verwenden, weil die Vorzüglichkeit der Ausbildung den Mangel an Zahl ausgleichen soll. Zweifellos werden Truppen, deren Mannschaften zu $^3/_5$ aus Landwehrleuten und deren Chargen zur Hälfte aus Landwehr-Unteroffizieren bestehen, wie dies in unserem Expeditionskorps vorgekommen ist, in ihren Leistungen gegen Truppen aus zumeist aktiven Soldaten wesentlich zurückgeblieben sein. Schliesslich entspricht es überhaupt nicht unseren deutschen militärischen

Auffassungen und der von uns im Fahneneid gelobten, allerorten zu leistenden Dienstpflicht, für einen Krieg ausserhalb Europas Freiwillige aufzubieten. Es wird sich künftig mehr empfehlen, aus bestimmten Truppentheilen alle guten tropendienstfähigen Mannschaften zusammenzustellen; solche Formationen werden mehr inneren Halt haben, auch wird die Einkleidung, Ausrüstung und Entsendung sich wesentlich beschleunigen lassen. Hier erübrigt noch, über eine aufzustehende Kolonialarmee einige Worte einzuschalten; denn gerade diese würde berufen sein, bei Deutschlands militärischen Operationen über See eine wesentliche Rolle zu spielen. Man kann wohl sagen, dass eine Kolonialarmee für uns von ganz ausserordentlichem Werth wäre. Vor Allem ergäbe sie eine wünschenswerthe Verstärkung unserer Schutztruppen, würde die innere Sicherheit und Ordnung in unseren Kolonien erhöhen, und dadurch den kulturellen und kommerziellen Aufschwung derselben befördern. Dann würde die Kolonialarmee einen kriegsgeübten Kern für Expeditionen in heissen Klimaten und nicht civilisirten Ländern bilden. Schliesslich könnte sie zu Unternehmungen gegen die Kolonien solcher Grossmächte verwendet werden, welche mit uns in kriegerische Verwickelungen gerathen; hierzu wird sie schon der allgemeinen Verhältnisse wegen dauernd operationsbereit zur Verfügung stehen, während unsere heimathlichen Truppen bei Kolonialexpeditionen einiger Zeit zur Vorbereitung bedürfen. Ein nennenswerther Nachtheil ist nur der, dass eine gewisse Zahl kriegstüchtiger Elemente in die Kolonien gehen und so den heimischen Truppen entzogen werden.

Die Beschaffung aller Ausrüstungsstücke für das ostasiatische Expeditionskorps erforderte ziemlich viel Zeit. Vorräthighalten gewisser Bestände sowie Kontrakte mit leistungsfähigen Firmen würden künftig die Deckung des Bedarfes in wesentlich kürzerer Frist ermöglichen. Die Ausrüstung der

Infanterie mit dem neuen Gewehr scheint dagegen ohne jede Schwierigkeit erfolgt zu sein.

Bedauerlicher Weise wurden an Pferden nur etwa 30 Stück mitgenommen und nach dem englischen System verladen. Die Lösung der Pferdefrage dürfte unter den die Expedition vorbereitenden Massnahmen die wenigst glückliche gewesen sein. Die in Australien, Amerika und Süd-China aufgekauften Pferde haben eingegangenen Nachrichten zufolge nur zum Theil das strenge winterliche Klima des Kriegsschauplatzes gut ertragen. Bei dem Mangel an Gerittenheit ist eine Verwendung in geschlossenen Kavallerieformationen unmöglich gewesen. Ausserdem hat der geringe Umfang der aufgestellten Kavallerietruppe den Anforderungen nicht gerecht werden können, so dass man zu dem Auskunftsmittel, berittene Infanterie zu formiren, greifen musste. So ist der Vortheil, den man von einem grösseren Kavalleriekörper (Brigade) für Operationen nach dem Inneren Chinas hätte ziehen können, ungenutzt geblieben, obwohl schon aus den Erfahrungen der Kriegsereignisse der letzten sechzig Jahre in China der hohe Werth zu ersehen war, den die Reiterei für die Operationen im Inneren des Landes bei den grossen Entfernungen hat.*) Die Beschaffungskosten und Abgänge bei den aufgekauften Pferden sind wesentlich grössere gewesen, als wenn wir unsere durch Dressur und Gewöhnung gestählten Militärpferde nach Ostasien entsandt hätten. Die grossen Verluste früherer Pferdetransporte über See sind nach den Erfahrungen, welche gerade in letzter Zeit bei den englischen Pferdetransporten nach Kapstadt gemacht wurden, und dem auf sie basirten neuen Verladesystem, wie dies im ersten Theil dieser Arbeit besprochen wurde, nicht mehr zu fürchten. Auch darf nicht unerwähnt bleiben, dass das preussische Pferd durch seine Aufzucht weit besser Temperatur- und Klimawechsel und die Unbilden eines

---

*) Vergl. Chinas Kriege seit 1840. E. S. Mittler, Berlin 1900.

Seetransports überstehen kann, als das englische. Entgegen der Voraussage der meisten Rheder sind auch die 30 Pferde, welche auf dem Transport mitgenommen wurden, alle wohlbehalten in Ostasien angekommen. Das Gefährliche für die Thiere war die Passage des Rothen Meeres und die Fahrt durch den Indischen Ocean, immer ungefähr der Aequatorlinie folgend. Dies hätte aber umgangen werden können, wenn man den Transport über Kapstadt schickte, wo er einen Theil der Fahrt auf dem südlichen Wendekreis zurücklegen konnte. So wäre es durchaus des Versuches werth gewesen, aus älteren 10—16jährigen Pferden unserer Kavallerieregimenter etwa eine Brigade zusammenzustellen und nach Ostasien zu überführen. Dort würde sie, durch reitende Batterie und Maschinengewehr-Abtheilung verstärkt, gute Dienste geleistet haben. Auch hinsichtlich der Fütterung wären kaum Schwierigkeiten zu befürchten gewesen, da sich unser Pferd leicht an Mais gewöhnt und vor einiger Zeit angestellte Futterversuche mit gequollenem Reis und etwas Melassezusatz günstige Resultate ergeben haben.

Hinsichtlich der erforderlichen Artilleriebespannung lag die Möglichkeit vor, eine grössere Zahl zuggewohnter Maulthiere in Italien aufzukaufen und in Genua zu verladen. Diese Thiere haben sich bei den englischen Seetransporten als besonders widerstandsfähig erwiesen und sind bei ihrer Genügsamkeit und Ausdauer auf schlechten Wegen in mancher Beziehung den Pferden vorzuziehen. Es hat einige Mühe gemacht, die in Ostasien beschafften Thiere zu zähmen und einzugewöhnen.

Das Artillerie-Geschützmaterial wies eine grosse Mannigfaltigkeit auf. Doch muss die Ausrüstung unseres Expeditionskorps mit Gebirgsgeschützen, welche auf Lastthieren befördert werden können, als ein sehr günstiger Griff und als ein unumgängliches Erforderniss für Kolonialexpeditionen bezeichnet werden. Ueber die Bewegungsfähigkeit der schweren Artillerie des Feldheeres auf schlechten Wegen oder gar ohne

solche werden wohl Erfahrungen gesammelt worden sein; es scheint, dass sie nicht sehr weit gekommen ist.

Wesentliche Schwierigkeiten hat, wie man hört, der Stahlboot-Brückentrain verursacht. Es muss Wunder nehmen, dass unsere Faltboote, welche sich im Allgemeinen vorzüglich bewähren, nicht benutzt worden sind. Nicht einmal das Kavallerieregiment war mit einem Faltbootwagen versehen worden. Vielleicht hätte sich aber überhaupt an Stelle der Stahlboote die Mitgabe eines grösseren Faltboot-Brückentrains empfohlen, welcher bei gleicher Wagenzahl und geringerem Gewicht ca. $^1/_3$ mehr Brückenlänge führt.

Für den Sanitätsdienst haben sich unsere Kriegseinrichtungen nicht bewährt, da das Material zu schwer und unhandlich ist. Sehr gute Dienste haben anscheinend die französischen sogenannten cacolets geleistet; dieses sind Reitthiere mit Tragsätteln für Verwundete und Kranke. In schwierigem Gelände und bei grossen Entfernungen sind dieselben vorzüglich.

Für Kolonnen und Trains ist schon im Allgemeinen Theil ein leichteres Wagenmodell empfohlen, denn sie müssen trotz der schlechten Wege in der Lage sein, den Truppen unmittelbar zu folgen, eventuell auch in doppelten Märschen bewegt zu werden. Wie sich unsere Kriegsfahrzeuge bei den ungünstigen Kommunikationsverhältnissen bewährt haben, ist noch nicht bekannt.

Die Versammlung der Truppen und des Materials in Bremen und Bremerhaven hat in Folge der sachgemässen Disposition für den Eisenbahntransport keine ernsten Schwierigkeiten ergeben. Für die Zukunft wird es sich aber empfehlen, eine Centralstelle einzurichten, durch welche alle Land- und See-Transportverhältnisse des Expeditionskorps einheitlich geleitet werden.

Die Beladung der Schiffe ist zum Theil neben der Einrichtung für den Truppentransport hergegangen und durch-

schnittlich in 2—3 Tagen bewirkt worden; bei einzelnen Schiffen nahm Löschung der alten Ladung, Einrichtung zum Transport und Neubeladung nur 2 Tage in Anspruch. Die Dampfer nahmen hierbei die Ladung auf beiden Bords gleichzeitig über, seewärts mit den Schiffshebewerken aus Leichtern. Ein grosser Theil des Materials war schon in Bremen auf Leichter geladen und wurde nach Bremerhaven geschleppt. Die Truppen wurden am Quai in einstündiger Zugfolge verladen. Die Fahrzeuge wurden nicht auseinandergenommen, sondern ganz im Raum verstaut; dort wurde auch Ausrüstung, Munition und Proviant der Truppen untergebracht. Die ganze Verladung hat aber den kriegsmässigen Verhältnissen nicht Rechnung getragen und daher grössere Missstände verursacht. Es hatte dies zunächst schon darin seinen Grund, dass das Verladen ausschliesslich vom Staupersonal der Gesellschaften bewirkt wurde, von dem natürlich nicht erwartet werden konnte, dass es die Verladung nach militärischen Gesichtspunkten bewerkstelligte, dann aber war auch von der Militärverwaltung nachgegeben worden, dass die Stückgüter ohne Rücksicht auf ihre Zugehörigkeit zu den Truppentheilen verstaut würden. Durch dies willkürliche Verladen ergab sich, dass einzelne Truppen nicht mehr ihr gesammtes Material auf demselben Schiff mitführten und selbst nicht wussten, wo die einzelnen Effekten untergebracht waren. So trat einerseits während der Seereise Mangel an Ersatzstücken ein, andererseits wurde die Ausschiffung sehr erschwert und verzögert, Truppentheile mussten lange Zeit auf das Ausladen ihrer Munition warten, Geschütze sollen sogar ohne ihre Protzen angekommen sein.

Hinsichtlich der Seereise ist es uns sehr zu Statten gekommen, dass ein Fahren im Flottenverbande nicht erforderlich wurde. Es ist auf diese Weise viel Reisezeit erspart worden, da die Fahrtdauer für die Transportschiffe zwischen 42 und 57 Tagen schwankte, mithin bei geschlossenem Fahren letztere Zahl massgebend gewesen wäre. Die Fahrt von Shanghai

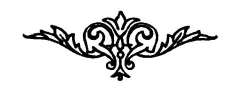
bis Taku konnte durch unser Panzergeschwader als hinreichend gesichert gelten. Immerhin müssen die Bedenken, welche namentlich von den Kapitänen der Transportdampfer darüber geäussert wurden, dass ihre Schiffe ganz ohne Artilleriebewaffnung fuhren, als durchaus berechtigt angesehen werden. Denn wenn es nur einer der Vicekönige unternommen hätte, einige Kaperbriefe auszustellen, um unsere Transportschiffe im süd-chinesischen Meer abfangen zu lassen, so hätte dies die übelsten Folgen haben können. Wenn die Transportdampfer wenigstens die an Bord befindlichen Geschütze auf Deck führen, so haben sie weder Kaperschiffe noch Hülfskreuzer zu fürchten, und es braucht nur mit den feindlichen Kriegsschiffen gerechnet zu werden.

Nach den eingegangenen Nachrichten ist das Ausschiffen in Taku mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft gewesen, auch hat die Marine, trotz Mühe und Geld, kaum die nöthige Anzahl Leichter zum Ausschiffen beschaffen können. Man hatte mit einer Landung in Tsingtau gerechnet, wo man im Hafen am Pier auszuschiffen gedachte, und deshalb nicht genügend zahlreiche und grosse Ausschiffungsboote und gar keine Prahme mitgenommen. Dieser Fall zeigt, wie jedes Truppen-Transportschiff unter allen Umständen derart mit Dampfbarkassen, Prahmen und grossen Booten versehen sein muss, dass es jederzeit im Stande ist, seine Truppen und alles mitgeführte Material selbständig an die Küste zu setzen.

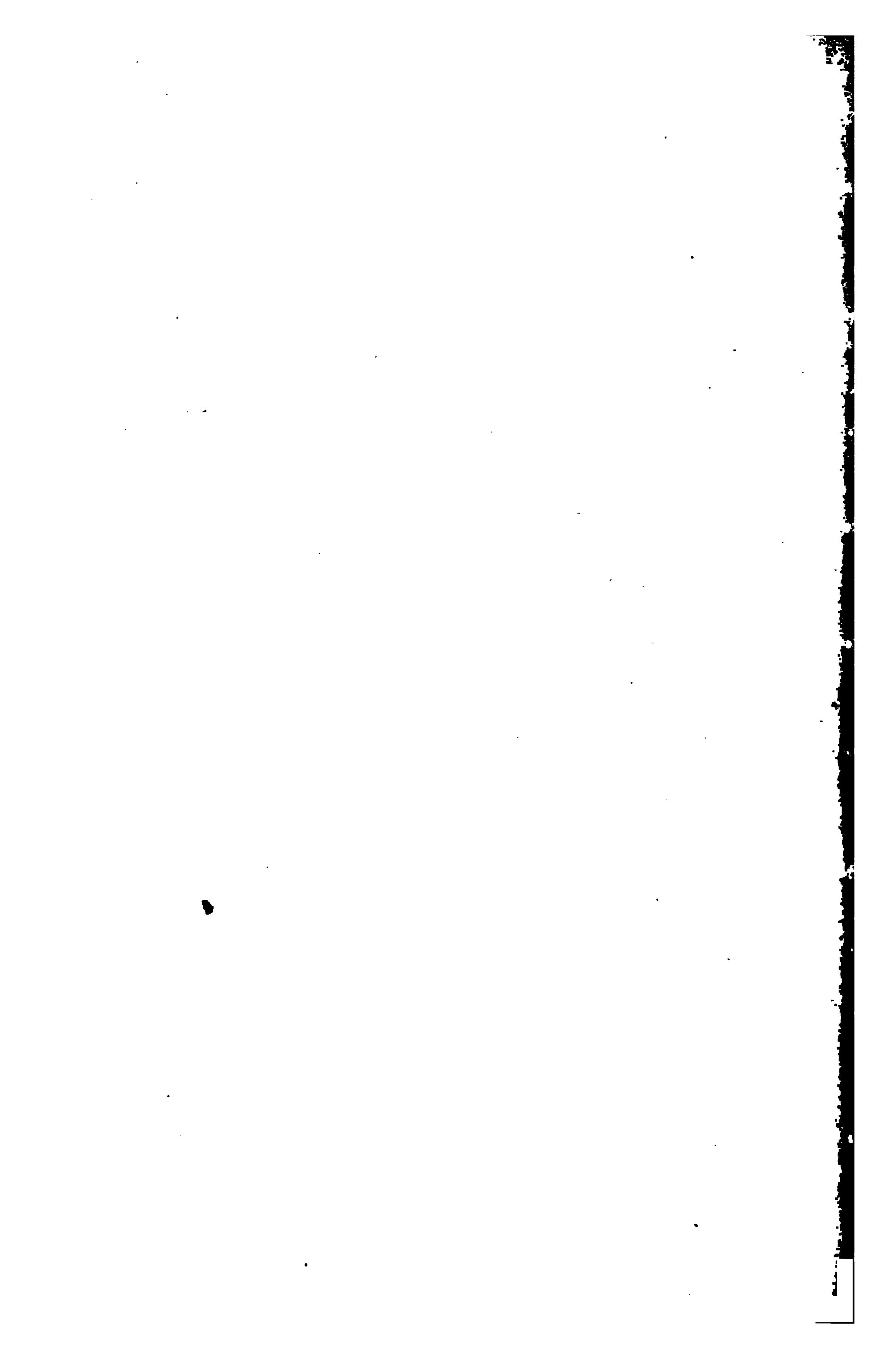
Zweifelsohne werden die bei der Expedition nach Ostasien gewonnenen Erfahrungen noch viel werthvolles Material zur Frage der Durchführung von Truppentransporten über See und insbesondere von Kolonialexpeditionen liefern und so eine Grundlage für Vorbereitung künftiger Operationen über See bilden.

Schlussbetrachtung.

Manche Operation unserer Armee wird unter dem Schutz der Flotte in bisher unerwarteter Richtung geführt werden können, manche Aufgabe, welche unsere Flotte allein zu lösen nicht im Stande ist, wird sich durch Kombinirung unserer Land- und Seestreitkräfte durchführen lassen. Wenn nun die Armee unsere Macht auch über die Meere tragen soll, so muss hierzu als nöthige Vorbedingung unsere Kriegsflotte so stark gemacht werden, dass sie einen rechtzeitig unternommenen Truppentransport über See zu schützen im Stande ist. Von Betrachtungen über die Stärke der verschiedenen Gegner zur See in dem für uns entscheidenden Zeitpunkte musste hier aus naheliegenden Gründen abgesehen werden, doch würden sie ergeben, dass die hierzu nöthige Flottenvermehrung durchaus im Rahmen unserer Finanzkräfte bleibt und nur eine wesentlich grössere Beschleunigung des Ausbaues unserer Schlachtflotte bedingt, als es bisher vorgesehen ist. Nicht minder wichtig ist die Erkenntniss, dass es in der Regel nicht möglich ist, grössere Operationen über See zu improvisiren und ohne eingehende Vorbereitungen im Frieden erfolgreich durchzuführen.



BERLINER BUCHDRUCKEREI-ACTIEN-GESELLSCHAFT, SETZERINNEN-SCHULE DES LETTE-VEREINS



Berliner Buchdruckerei-Actien-Gesellschaft, Setzerinnen-Schule des Lette-Verein